Besuch in Plaster City Teil 2

Narrow Gauge Railroad der US Gypsum Company, South California

Abendstimmung in der Wüste.

Der Südwesten der USA bietet dem schmalspurinteressierten Eisenbahnenthusiasten auch außerhalb von Colorado und New Mexico ein umfangreiches Programm: in Fish Camp und Felton sind Shay- und Heisler-Lokomotiven der West Side Lumber Company live zu erleben, die Museen in Sacramento (California State Railroad Museum), Carson City (Nevada State Railroad Museum) und Los Angeles (Travel Town) haben jeweils einige interessante Schmalspur-Exponate in ihren Sammlungen und die Museen in Bishop (Laws Railroad Museum), Nevada City (Nevada County Narrow Gauge Museum) und Ardenwood Farm (Carter Brothers Car Works) beschäftigen sich ausschließlich mit schmalspurigen Bahnen. Dazu kommen noch Relikte vieler bereits lange stillgelegter Bahnen in Kalifornien, Nevada und Arizona, von denen die meisten schon lange vor dem zweiten Weltkrieg verschwunden sind. Eine gute Übersicht hierzu liefert G. W. Hilton's American *Narrow Gauge Railroads* (Stanford University Press, 1990). Nahezu an der Mexikanischen Grenze, im trockenen Süden Kaliforniens findet sich jedoch auch noch eine moderne, leistungsfähige Schmalspurbahn.

Gut sind die verschiedenen Bauformen der Selbstentladewagen zu erkennen. Am Zugschluss ein Wasser Tankwagen zur Versorgung der Mine.

US Gypsum stellt in Plaster City vor allem Sheet Rock, also Gipskartonplatten, her, die auf Spezialwagen, die in ähnlicher Form auch für den Schnittholztransport Verwendung finden, über eine Nebenlinie der Union Pacific Railroad (El Centro branch), die in Plaster City endet, welche in ganz Amerika verschickt werden.

Langsam zieht die Lok den mit Gips Material beladenen Zug, um den ersten Wagen in die Fabrikhalle, und positioniert den ersten Wagen dann über der Entladegrube.

Der Wagenpark der Anfangszeit ist schon lange verschwunden. Die ersten 15 Ganzstahl-Selbstentladewagen aus dem Jahr 1946 stammen von Austin-Western in Aurora/Illinois, fünf weitere wurden 1957 bei der Baldwin-Lima-Hamilton Corp. beschafft. Die moderne Variante der Selbstentladewagens wurde 1999 mit der Lieferung von 5 Fahrzeugen (21-25) sowie weiterer 17 Fahrzeuge (26-37) eingeführt. Alle Fahrzeuge wurden von Triniti Rail Cars in Texas hergestellt. Stand 2010 waren noch 34 Fahrzeuge im Einsatz. Des Weiteren ist ein Wasserwagen (7.500 Gal.), der ursprünglich auf dem Rahmen eines Schüttwagens der Erstausrüstung von Koppel Industrial Car & Equipment Company aufgebaut wurde, sowie ein Flachwagen für den Transport von Autos sowie Rettungsfahrzeuge vorhanden. Eine Motordraisine und eine Schmalspur-Gleisbearbeitungsmaschine runden den Fahrzeugpark ab.

Selbstentladewagen 32 aus der jüngsten Bau Serie.

Ein Bild wie es in den USA öfters zu sehen ist. Hier eine zerstörte Bombardier Diesellok einfach auf ein Nebengleis seinem Schicksal überlassen. Eine Steilvorlage für einen Modellbauer, dies auf seiner Anlage (z.B. mit einem Revell Plastik Bausatz im Detail nach zu bilden. (Foto: Burkhardt Börries)

Die Entladehalle wird normalerweise mit einem Gittertor abgesperrt, um Arbeitsunfälle zu vermeiden

Spezial Wagen für den Transport der fertigen Gipsplatten z.B. für Gebäudebau (Main Line Spur).

Der Zug in seiner gesamten Länge. Gut sind die verschiedenen Bauformen der Selbstentladewagen zu erkennen. Am Zugschluss läuft ein Wasserwagen, mit dem die Mine mit Trinkwasser versorgt wird.

Unsere Route brachte uns erst recht spät an einem Freitagnachmittag, dem 9. Juli 2010, nach Plaster City, wo wir ein nahezu ausgestorbenes, ruhendes Werk und eine auf dem eingezäunten Werksgelände vor dem Lokschuppen stehende, gerade in Reparatur befindliche Lokomotive 112 zu sehen bekamen. Beim Herumschauen (nur vom öffentlich zugänglichen Gelände aus, Trespassing, also unbefugtes Betreten, wird SEHR UNGERN gesehen) wurden wir von zwei Firmenmitarbeitern aus einem Pickup-Truck heraus beobachtet. Ein freundlicher Kontakt mit diesen vor Ort anwesenden Mitarbeitern brachte nicht nur die Auskunft, dass in etwa 90 Minuten noch ein weiterer Zug zu erwarten war, sondern auch, wo die Zufahrtsstraße zur Strecke zu finden ist, und an welchen Stellen die Gefahr des Steckenbleibens in der Wüste besteht.

Das Gipswerk von Plaster City ist eines der grössten in der USA. Im Vordergrund ist ein Main Line Gips Platten Transportwagen zu sehen.

Parallel zur Strecke verläuft eine teilweise SEHR SANDIGE, im Allgemeinen aber gut befahrbare Schotterpiste, die nur recht selten befahren wird. Gerade die ausgetrockneten Flussbetten (Washes) sind sehr sandig und können, soweit sie etwas schmaler sind, mit ausreichend Schwung durchfahren werden. Gerade der auf etwa halber Strecke liegende Carrizo Wash erschien uns dann zu breit und ließ uns vom Versuch absehen, das Streckenende und die Mine (hier gibt es eine von Norden kommende, asphaltierte Straße) zu erreichen. Wer diesen Besuch wiederholen will, sollte ein Allradfahrzeug verwenden und auf jeden Fall ausreichend Wasser mitnehmen! Die Tagestemperaturen können ohne weiteres bei über 45°C im Schatten liegen!

Eine der wenigen Strassen Querungen in der Nähe Gipsfabrik. Man beachte links der gedeckte Parkplatz für die Mitarbeiter, der dringend notwendig ist bei solchen Tagestemperaturen .

Unsere Tour führte uns etwa 10-15 Meilen weit in die Wüste, wo wir den Zug an einer „schönen“ Stelle erwarteten. Nach der Vorbeifahrt versuchten wir, durch eine Parallelfahrt die Geschwindigkeit des Zuges zu messen und konnten etwa 28 mph (45 km/h) abschätzen, bevor wir im Sand steckenblieben (und uns durch ausdauerndes Rückwärtsfahren retten konnten).

Nach der Rückkehr zum Werk konnten wir noch die Entladung der Wagen begutachten (auf Nachfrage ließen uns die Arbeiter auch in die Entladeanlage), bevor wir uns in der Dunkelheit wieder auf den Weg machten – schließlich musste in dieser abgelegenen Gegend noch ein Hotel gefunden werden, aber das ist eine andere Geschichte.

Obwohl die US Gypsum Railway als letzte rein kommerzielle Schmalspurbahn mit Güterverkehr in den Vereinigten Staaten immer noch im Betrieb ist, existiert vergleichsweise wenig Literatur:
Das 2009 erschienene Buch „White Gold Railway – Plaster City Narrow Gauge“ von Charles M. O’Herin ist das erste Werk, das sich ausschließlich diesem Betrieb widmet; eine mit 22 Seiten ebenfalls recht umfangreiche Abhandlung findet sich in „Narrow Gauge Nostalgia“ von G. Turner (Trans Anglo Books, 1965; Neuauflage 2001 durch OSO Publishing (ISBN 978-1931064026) als „California High Country Narrow Gauge Railroads“ und ein vierseitiges Kapitel in „American Narrow Gauge“ von J. Krause und D. Duke (Golden West Books, 1978). Im Zeitschriftenbereich finden sich ebenfalls nur wenige Artikel: Pacific News 8/1970, S. 3-8, 9/1979, S. 9-10; Railfan & Railroad 7/1991, S. 54-63; LGB Telegram Vol 10 No 4 Winter 1999, S. 18-25; Railroad Modeler 4-1976 S. 48-57,78; Stump Dodger, 11-12/2003 S. 9-10, 3-4/2004 S. 3,7; TRAINS 10/2009, S. 37-41.
Bis auf eine Zeichnung des Whitcomb Diesel 40 (Narrow Gauge & Short Line Gazette 3-4/ 1990, S. 53) sind in der Literatur keine weiteren Zeichnungen bekannt.

Website: http://www.whitepassfan.net/usg/

Verfasser und Bilder: Peter Höhn
Redigiert: Beat Scheuter