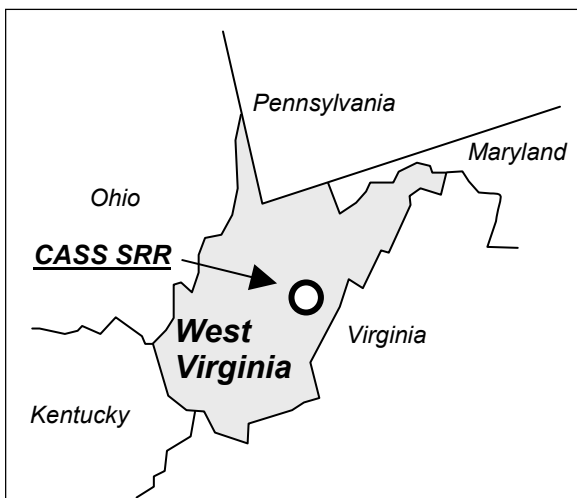
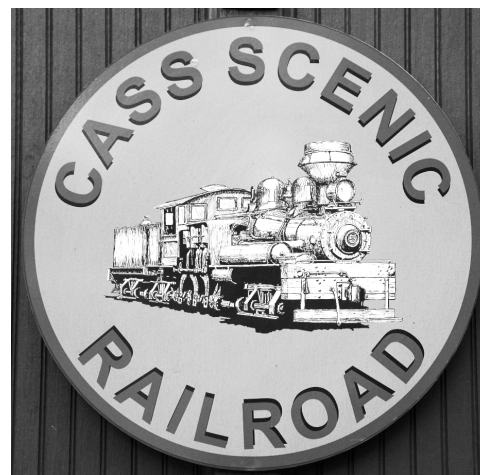


Karl-W. Koch

CASS Scenic Railroad

Eine Museumsbahn vom Feinsten ...

Die Appalachen, das Gebirge im Osten der USA bietet einiges an interessanten Bahnstrecken und Museumsbahnen. Eine der sehenswertesten ist dabei die CASS SRR in West Virginia - eine ehemalige Forstbahn mit einer beeindruckenden Sammlung von teilweise noch und wieder betriebsfähigen Shay- und Heisler-Lokomotiven.



Allerdings liegt die Bahn weit vom „Schuss“, sprich von den anderen „normalen“ Tourismus- und Eisenbahn-Reiseziele entfernt und hat zudem eine ausgeprägte Winterpause bis weit in den Mai hinein, so dass es dem Autor bis zum letzten Jahr nicht gelang, sie trotz mehr als einem Dutzend Be-

suche in den USA in eine Reiseroute zu integrieren. Aber alles hat ein Ende, so stand sie dieses Mal auf dem Plan und war alle Mühen wie die weite Anreise aus Chicago zu 100 % wert: höchst sehenswert und ein beeindruckendes Erlebnis!

LOKOMOTIVEN

Die CASS verfügt über das reichhaltigste Angebot betriebsfähiger Sonderbauart-Lokomotiven für Waldbahnen in den USA. Praktisch alle nennenswerten Varianten der verschiedene Loktypen früherer Holzbahnen sind vorhanden, fast alle noch oder wieder in betriebsbereitem Zustand. Die Spurweite beträgt 1.435 mm, ist also Normalspur.

Neben der Bauart „Shay“ sind Loks der Bauarten „Heisler“ und „Climax“ vorhanden. Besonderheit aller Varianten ist, dass jede Achse einzeln angetrieben wird, was ihre Zugkraft auf steilen Strecken gewaltig erhöht.

Shay: Shay Nr. 2 ist ein Beispiel für eine "Pacific Coast" Shay, diese Bauart wurde als einzige westlich des Mississippi verwendet. Sie zeichnet sich

Die Baureihe „**Shay**“ wurde entwickelt, um steilste Anstiege und extrem enge Kurvenradien zu bewältigen, zeitweise wurden sie auf provisorisch verlegten Schienen arbeiten. Trotzdem erwartete man von ihnen stärkste Zugleistungen.

Bei den **Heisler**-Loks liegen die Zylinder V-förmig vor der Feuerbüchse. Der Antrieb erfolgt über Gelenkwellen auf die äußeren Drehgestellachsen, Kuppelstangen stellen die Verbindung zu den inneren her.

Bei den meisten **Climax**-Loks kamen liegende Kessel zur Anwendung. Ab 1891 lagen die schräg nach oben laufenden Zylinder meistens an den Rahmenseiten. Der Gelenkwellenstrang verblieb in Lokmitte.



Die „**Big 6**“ schiebt den Morgenzug nach Whittaker. Die Straßenkreuzung ca. 2 Meilen oberhalb von Cass ist die einzige legale Chance für Streckenfotos, wenn man keine ausge-dehnte Waldwanderung machen will oder sich mit Off-Roader auf gesperrte Wege wagt ...

Zwei Aufnahmen aus dem ausgezeichnet ausgestatteten „Workshop“ der Cass. Die obere Aufnahme zeigt den aktuellen Zustand der im Neuaufbau befindlichen Climax, während unten ein Überblick auf den gut gewarteten Maschinenpark zu sehen ist.



u.a. aus durch eine größere Feuerbüchse und einen Führerstand aus Stahl. Die Lok mit der Bezeichnung „Big 6“ (es gibt auch noch eine „kleine“ Nr. 6) ist die letzte Shay, die gebaut wurde, gleichzeitig ist sie mit immerhin 162 t die größte je gebaute und logischerweise auch heute die größte,

die noch in Betrieb ist. Mit der Shay Nr. 5 befindet sich hier auch noch die zweitälteste betriebsfähige Lok dieser Bauart..

Die „Big 6“ wurde ursprünglich für den *Western Maryland Coal Service* gebaut. Am 14. Mai 1945





wurde sie nach Elkins, West Virginia May 14, abgeliefert, um auf der 9%-Steigung der „Chaffe Branch“ eingesetzt zu werden. Die Dienstlaufbahn war mit fünf Jahren im Betriebseinsatz recht kurz. Danach wurde die Maschine konserviert abgestellt und später an das *Baltimore & Ohio Museum* in Baltimore, MD, übergeben, wo sie 26 Jahre Ausstellungsstück war, bevor sie wieder aufgearbeitet wurde. Das Museum tauschte sie 1981 gegen die Shay Nr. 1 und einen Porter B-Kuppler der *Cass Scenic Railroad*.

Heisler:

Die Heisler-Lok, einer der größeren und modernen Vertreter ihrer Bauart, ist derzeit die einzige betriebsfähige Lok, die keine Shay ist. Die Lok, Baujahr 1929, ursprünglich für die *Bostonia Coal and Clay Products Company of New Bethlehem*, Pennsylvania gebaut und später bei der *Meadow River RR* im Einsatz, wurde 2003 neu aufgebaut.

Climax:

Die Climax-Lok ist aktuell in Reparatur, korrekter sollte man aber von einem Neuaufbau sprechen. Das fachkundige Personal und die gut ausgestattete Werkstatt haben sich dafür einen realistischen Zeitrahmen bis 2015 gesetzt.

GESCHICHTE

1911 gab es allein in West-Virginia mehr als 3.000 Meilen Waldbahnen. Übrig geblieben sind 11 Meilen. Sie wurden wieder in den Zustand um die vorletzte Jahrhundertwende versetzt, um zu zeigen, wie Waldbahn betrieb damals wirklich war.

Das Städtchen Cass wurde 1901 durch die „*West Virginia Pulp and Paper Company*“ (heute: *Mead-*

Westvaco) als Wohnsiedlung für die Arbeiter in den Wäldern der Region und der zugehörigen Sägemühle, damals die größte holzverarbeitende Fabrik der Welt, gegründet. Ebenfalls 1901 wurde mit dem Bau einer Bahnstrecke in die Berge der Back Allegheny Mountain zum leichteren Abtransport der gefällten Bäume begonnen. Im mittleren Teil befinden sich größere Wiesen, wo ein Arbeitslager für den weiteren Bau eingerichtet wurde. Heute liegt hier die Whitaker Station. Nach Überquerung des nächsten Höhenzuges, dem *Gobblers Knob*, wurde in einem Seitental namens 'Spruce' ein Versorgungslager mit Geschäften, Ärzten und festen Häusern errichtet.

In dieser Höhenlage wuchsen die begehrten "Red Spruce"-Bäume, welche für die Papierherstellung



Wasserfassen am Depot. Der Holz-Wasserturm aus den Anfangstagen der Bahn ist ebenso museal wie der Rest ...

Die Shay Nr. 4 steht angeheizt als Reserve im Depot in Cass.



Die derzeit traurigen Überreste der Sägemühle. Noch besteht die Chance auf einen Wiederaufbau, um das Gesamtensemble zu komplettieren.

besonders gut geeignet waren. Schließlich wurde die Strecke bis auf den höchsten Berg der Region, den *Bald Knob*, verlängert, der Gipfel wurde 1910 erreicht.

Im Juni 1942 verkaufte die, WVP&P ihre Außenstelle Cass an die *Mower Lumber Company*, welche Bahn und Mühle bis zum 1. Juli 1960 weiter Betrieb. Danach wurden die Strecke, Rollmaterial inklusive Loks und die Ländereien an *Don Mower Lumber Company* verkauft. Alles was mit „Eisenbahn“ zu tun hatte wurde sofort an die *Mid-*

west Raleigh Corporation, die umgehend mit dem Abbau und der Verwertung begann.

Eine Gruppe lokaler Geschäftsleute um den Eisenbahnfan *Russell Baum* nutzte die Rechtslage des Staates West Virginia, um den Ausverkauf zu stoppen und einen sog. „*State Park*“ zu gründen. Bereits 1963 verkehrte bereits wieder der erste Zug, dieses mal mit Touristen statt mit Holz, bis zur Station *Whittaker*, fünf Meilen bergauf.

AKTUELLER BETRIEB

Die Besucher werden während der Betriebsmonate (von Mai bis Oktober) täglich zur Zwischenstation *Whittaker* gefahren. Mehrfach pro Woche verkehrt zusätzlich ein Zug auf den *Bald Knob*, so dass an diesen Tagen zwei Züge auf der Strecke sind, die sich unterhalb von *Whittaker* kreuzen. Die Reisenden in provisorisch umgebauten ehemaligen Holz-waggons befördert. Die Züge werden bergauf geschoben, die Loks sind also immer an der Talseite. Im „Steuerwagen“, d.h. auf der Plattform des ersten Waggons, die mit Plexiglas etwas gegen die Unbilden der Witterung abgeschirmt ist, sitzt ein Zugführer, der die Pfeife bedient und mit dem Lokführer kommuniziert. Ein ähnliches System verwendet übrigens die indische Nilgiri-Bahn. Der reguläre Zug verkehrt am Vormittag und kommt am frühen Nachmittag zurück, der „*Bald Knob*“-Zug verkehrt dann zwei Stunden später.

Die Bahn besetzt aktuell acht Shay-Lokomotiven, eine Heisler und eine Climax. Letztere wird von Freiwilligen der *Mountain State Railroad and Logging Historical Association* aktuell neu aufgebaut. Die hervorragend ausgestattete Werkstatt, in der auch alle Reparaturen durchgeführt werden, kann nach Anmeldung besichtigt werden.

Quellen:

- <http://de.wikipedia.org/wiki/Getriebelokomotive>
- <http://www.steamlocomotive.com/lists/searchdb.php?country=USA&state=WV>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Cass_Scenic_Railroad_State_Park

LOCOMOTIVEN (STAND 2013)					
Bauart	Nr.	tons	Fabr.-Nr.	Bauart	Status
Shay	2	93	3320	PC-13	im Einsatz
Shay	3				Denkmal mit Zug, Bhf.
Shay	4	80	3189	C-70-3	im Einsatz
Shay	5	90	1503	C-80-3	im Einsatz
Shay	6	162	3354	C-150-3	im Einsatz
Shay	7	80	3131	C-70-3	nicht betriebsfähig
Shay	10			Brimstone 36	nicht betriebsfähig
Shay	11	103	3221	C-90-3	im Einsatz
Climax	9		1551		in Aufarb., einsetzb. 2015
Heisler	6	100	1591	C-90-3	im Einsatz



Der Morgenzug mit der Lok 11 von Whittaker ist bereits auf dem Rückweg. In der Ausweiche im „Zickzack“ wartet der Zug auf den Bald Knob mit Lok (Big) 6 auf seine Weiterfahrt.