

und so zu Segmenten, die nur im jetzigen Arrangement zusammenpassen. Da René als Architekt bei einer Generalunternehmung für Norm und Fertighäuser arbeitet und somit Zugang zu CNC-Holzbearbeitungsmaschinen hat, sind diese trotz schräger Übergänge hochpräzis gearbeitet, was der Anlage einen weiteren professionellen Anstrich verleiht.

René und Heinz folgten, im Gegensatz zu Markus, bereits in Colorado den Spuren der alten Wild West-Dampfbahnen. Sie sind deshalb für die «allgemeine Colorado-Stimmung» auf der Anlage verantwortlich. Bilder der Denver & Rio Grande Western, der Rio Grande Southern und der heutigen Cumbres & Toltec Railroads zieren die Wände. Markus setzt eine andere Duftmarke, aber davon später. Auch tragen zwei der fünf Bahnhöfe Namen von Vorbildern in den Rockies (Oray in Anspielung an das bekannte Vorbild Ouray und die Holzfällerstadt Glencoe). Dazu kommen natürlich die Stationen Mosquito und Beer Creek, sowie die noch im Aufbau befindliche Küstenstadt New Hope.

Glencoe, Oray, Mosquito und New Hope sind Endbahnhöfe. Beer Creek ist eine Übergabe-Station. Die ersten vier können je von einem Operator bemannst werden, außer, jemand übernehme zwei Stationen, zum Beispiel Oray und Glencoe. Der Bahnhof New Hope kann nur von Glencoe aus erreicht werden, Züge aus Mosquito und Oray müssen dort Kopf machen. Züge von Oray nach den anderen Endbahnhöfen fahren zuerst bis Beer Creek, halten dort an und werden an einen anderen Operator übergeben. Dies geschieht durch Zurufe. Züge von Mosquito nach Glencoe verkehren über die auf dem Plan ersichtliche und dort als «zukünftige Trestle» markierte, schmale Verbindungsstrecke, müssen aber nach Absprache und Zuruf unterwegs vom Operator Mosquito an den Operator Glencoe fliegend übergeben werden. Als Steuerung dient das Lenz Digital plus-System. Die Operators können ihre Handregler an mehreren Orten an die Digital-Adapter anschliessen, sodass sie ihre Züge immer im Blickfeld haben.

Technische Ausrüstung, Rollmaterial

Die Mosquito & Beer Creek fährt auf Peco On30/Oe-Gleisen mit Code 100 Schienprofilen. Auch die Weichen sind von Peco. Diese werden mit Tortoise-Weichenmotoren gestellt. Die Mindestradien ergeben sich aus den Kurven-Segmenten und den abzweigenden Weichgleisen. Beim Verlegen der Flex-Gleise wurde darauf geachtet, dass keine S-Kurven entstanden. Jedes einzelne Gleisstück, auch das kürzeste, weist aus Gründen der Betriebssicherheit eine separate Fahrstrom-Einspeisung auf. Die



Wie beim grossen Vorbild werden einzelne Weichen in Mosquito von Hand gestellt.

Anlage funktioniert nach der Philosophie von «digital fahren, analog schalten». (In den USA ist es beliebt, wie auf der Mosquito & Beer Creek, die Züge mit dem Digitalregler in der Hand auf der Anlage zu begleiten.) Die Weichen werden dezentral von an den Segmenten befestigten Ministeppulten analog gesteuert. Einige werden sogar (vorbildrichtig!) von Hand umgelegt. Wie erwähnt werden die Züge mittels des Lenz Digital plus-Systems gesteuert. Die Loks besitzen entweder ESU- oder Tsunami-Decoder von SoundTraxx.

Das Rollmaterial der Mosquito & Beer Creek besteht aus handelsüblichem Material von Bachmann, Mountain Model Imports, San Juan, American Model Supply, Broadway Limited and Precision Craft Models. Diese Aufzählung allein zeigt die mittlerweile grosse Vielfalt auf dem On30-Markt. Ursprünglich stammte das gesamte Wagenmaterial fast ausschliesslich von Bachmann. Obwohl der Massstab von 1:48 für On3 und On30 der gleiche ist, und damit die Bachmann-Lokomotiven genau zu solchen der Spur On3 passen, sind die Wagen von Bachmann kürzer, gedrungener gehalten als jene der On3- Hersteller. Dies vermutlich wegen der engeren Radien, die Bachmann bei seinem «HO für On30»-Setrack-Gleisortiment vermarktet. Inzwischen sind aber die meisten On3-Hersteller dazu übergegangen, ihr On3-Wagenmaterial auch für On30 anzubieten, indem sie schlicht schmälere Achsen einsetzen. So gibt es nun die kurzen Bachmann-Wagen und die längeren der On3-Firmen. Diese passen optisch nicht zueinander, vor allem nicht, wenn sie im gleichen Zug gemischt eingereiht sind. Zwei Züge nebeneinander, der eine mit kürzeren Bachmännern, der andere mit längeren ex-On3ern

mögen gerade noch hingehen. Auf der Mosquito & Beer Creek sind inzwischen mit wenigen Ausnahmen die Wagen von Bachmann durch solche aus On3-Sortimenten ersetzt worden.

Landschaft und Gebäude

Seit Anfang 2007 bauen die drei Freunde an ihrer Anlage. Es gibt noch viel zu tun. Einige Teile sind bereits fertig durchgestaltet, viele warten noch darauf. Die Bilder dieses Artikels stammen nur von den fertigen Segmenten. Deshalb stellen sie nur den Bereich von Mosquito über Beer Creek bis Oray dar.

Die Landschaftsgestaltung, die verschiedenen darin verteilten, zum Teil verborgenen Szenen und die Gebäude sind der bemerkenswerteste Aspekt der Anlage. Hier wurde und wird viel Herzblut, Zeit, Können und Geduld investiert. Die Resultate des langsamens und behutsamen Vorgehens loben die Meister. Heinz und René sind dabei für den (auf dem Plan) rechten Teil bis und mit Beer Creek verantwortlich, Markus konzentriert sich auf die Gegend von Mosquito. New Hope ist noch Zukunftsmusik.

Markus, gelernter Mechaniker und heute als Maschinen-Techniker tätig, hat von der Spur H0 her bereits grosse Modellbau-Erfahrung. Nun, in der grösseren Spur, läuft er zu noch grösserer Form auf. Eigentlich, so sagt er, gilt sein Hauptinteresse der Industriegeschichte. Die Modelleisenbahn ist für ihn deshalb «nur» Mittel zu deren Darstellung. Sein Hauptaugenmerk gilt den Szenen neben den Gleisen, nicht den Zügen darauf. Denn sie sind auch die «raison d'être» der Bahn. Die Fabriken, Minen, Händler, Gewerbe und die Landwirtschaft, die ihre Güter mit dem eisernen Pferd transportieren wollen.