



USA im November 2011

Reisebericht

31. Oktober:

Früh am Morgen in Berlin Tegel. Der ganze Flughafen schläft - nur eine kleine Mannschaft am Schalter der KLM ist schon fleißig und checkt den 06:00-Abflug ein. Es ist trübe, und natürlich macht der Sicherheitskontrollleur am Gate auch noch den doofen Witz, daß es im Nordosten der USA ja noch viel schlimmer aussehe mit dem Wetter (vor zwei Tagen erst brauste ein Schneesturm durch die Gegend). Mein Einwand, genau dort wollten wir hin, wird zunächst mit ungläubigem Staunen und dann einem mitleidigen "Viel Spaß" quittiert. Immerhin mußte ich diesmal nicht durch die eigentlich in Tegel obligatorische Sprengstoffkontrolle. Nach der Ankunft am JFK-Flughafen in New York dauerte es nicht mal 2 Stunden, bis unser Mietwagen abfahrtsbereit vor uns stand, das US-Navi wollte noch wissen, ob wir lieber "Steffi" oder "Yannick" zuhören möchten... und ab ging es in Richtung Norden zum Hudson Valley. Hätten wir gewußt, welchen Stress uns das Navi noch machen sollte, hätten wir es lieber gleich ausgeschaltet gelassen.

Unser Bed&Breakfast für die nächsten 2 Nächte war das elegante viktorianische Milton River View, in toller Lage über dem Ufer des Hudson gelegen.

Im Vorlauf des Dampfprogramm wollten wir noch die spektakulären Farben des Indian Summer und einige interessante Güterzüge in der Region ablichten.

Ein CSX-Güterzug von der Poughkeepsie-Highland Brücke aus gesehen



1. November:

Ein wunderbarer Morgen mit klarem Himmel und strahlendem Sonnenschein erwartete uns. Nach kurzer Fahrt erreichten wir die Poughkeepsie Brücke in Highland, die ursprünglich als Eisenbahnbrücke der Central New England Railway (CNE) über den Hudson-Fluß gebaut wurde, und im Laufe ihres Lebens die nachfolgenden Eigentümer New York, New Haven and Hartford Railroad (NH) und schließlich die Penn Central (PC) erlebte. Die Bahnstrecke wurde nach einem Brand Mitte der siebziger Jahre stillgelegt, und sollte bereits abgerissen werden, als sich 1998 ein gemeinnütziger Käufer fand, der die Brücke mit Spendengeldern als historisches Denkmal erhielt und einen Wanderweg auf ihr einrichtete, von dem sich nun hervorragende Aufnahmen der unter ihr durchführenden CSX Strecke der River Subdivision machen lassen.

Der Übeltäter, der unsere Fotoaktivitäten empfindlich störte



Durch den vorangegangenen Schneesturm und die daraus resultierenden Überflutungen des Hudson waren viele Züge auf der Strecke liegengeblieben und wurden jetzt in einem intensiven Fahrplan abgefahren. Ein Stellungswechsel über Mittag zur Bear Mountain Brücke brachte dann eine sehr ungewöhnliche Leistung, nämlich einen Arbeitszug beladen mit großen Steinen und Felsbrocken. Wir befürchteten schon das Schlimmste, denn natürlich würde der Arbeitszug irgendwo den Verkehr unterbrechen... aber es kamen noch zwei weitere Züge durch, so daß wir die Hoffnung nicht aufgaben, auch am Nachmittag wunderbare Aufnahmen am Hudson machen zu können.

Aber dann wurde es gegen 14:00 doch merkwürdig still im Scanner - ein schlechtes Zeichen für uns, denn ohne Funkverkehr fährt kein Güterzug über die Strecke. Es stellte sich bald heraus, daß der Arbeitszug seine Ladung an einer Baustelle abgekippt hatte und somit keine weiteren Züge zu erwarten waren. Gottseidank verkehrten Amtrak und MetroNorth auf der gegenüberliegenden Uferseite des Hudson nachwievor planmäßig und wir fotografierten die regulären Personenzugleistungen im perfekten Nachmittagslicht. Es muß nicht extra erwähnt werden, daß genau in dem Moment, an dem die Sonne hinter den Bergen unterging, auch der Güterverkehr der CSX wieder ins Rollen kam...

2. November:

Die morgendliche Rushhour zwischen 5 und 9 Uhr verging wie im Flug. Wir hatten auf spektakuläre Aufnahmen von der Brücke im sich auflösenden Nebel gehofft, aber Sonne und Nebel wollten nicht so wie wir - und sobald das Tal des Hudson von der Sonne erfaßt wurde, löste sich der Nebel im Handumdrehen auf. Der Scanner quakte unaufhörlich neue Zugmeldungen und wir waren rundum beschäftigt! Gegen Mittag wurde es wieder ruhiger, Zeit für uns, wieder mal einen Stellungswechsel zu machen.

Auch unsere nachmittägliche Fotosession war von wechselnden Zugleistungen geprägt: während auf der linken Flußseite ausschließlich unendlich lange Güterzüge verkehrten, bot die rechte Flußseite Personenzüge im Nah-, Regional-, und Fernverkehr.

Hier fehlt noch ein Ozeandampfer unter der Bear Mountain Brücke...



Auch Amtraks einzige Personenzugleistung nach Chicago, der „Lake Shore Limited“ über die ehemalige Water Level Route der New York Central, verkehrt hier kurz vor Sonnenuntergang. Bereits gestern hatten wir diesen Zug aufgenommen und waren überrascht, daß er immer noch diverse Heritage-Wagen führte: mangels Kleingeld konnte Amtrak sich bislang nicht von diesen über 60 Jahre alten Personen- und Gepäckwagen trennen, und so hofften wir auf eine erneute Heritage-Garnitur. Weit gefehlt: heute kamen nur moderne Wagen zum Einsatz! Mittlerweile hat Amtrak auch eine Bestellung für neues Wagenmaterial aufgegeben, so daß der Einsatz der alten Wagen definitiv zu Ende geht. Noch seltener war jedoch der moderne Speisewagen! Es war der Prototyp 8400 der View Liner, gebaut Ende 1988 als Blaupause für rund 100 neue Speisewagen - und blieb dann aufgrund der Dauerkrise bei Amtrak doch nur ein Einzelexemplar, bis Sommer 2011 war er jahrelang abgestellt. Um so mehr freute es uns, ihn wieder im Dienst zu erleben! Nach Sonnenuntergang fuhren wir Richtung Scranton weiter, um die dortigen ALCO-Leistungen der diversen Privatbahnen zu besuchen, insbesondere der "Delaware & Lackawana Railroad" (DL).

3. November:

Die Gleisanlagen im Bahnhof von Scranton werden zur Zeit umgebaut, und es fehlen etwa 20% der eigentlich verfügbaren Gleise. Dies stellt den umfangreichen Rangierleistungen des Nahgüterverkehrs vor umfangreiche Probleme, da auch noch die Zugleistungen des Eisenbahnmuseums integriert werden müssen... Unser Interesse galt der der "DL": eine Bahn mit ausschließlich ALCO- und MLW-Loks, darunter die seltenen noch im regulären Güterzugdienst eingesetzten ALCO/MLW-Sechssachser. Die DL betreibt nur regionalen Güterverkehr und ist im wesentlichen von der Zuführung der Güterwagen durch andere Langstreckenbahngesellschaften abhängig. Daher fährt sie zwar jeden Tag einen Güterzug, aber niemand weiß im Voraus, welche ihrer zwei Stammstrecken bedient werden. Wir spekulierten aufgrund vorausgegangener Besuche auf eine Leistung auf der Delaware Water Gap Route nach Stroudsburg, welche dann aber erst für den morgigen Tag angekündigt wurde. Der heutige Tag sah nur örtliche Übergabeleistungen und einen Zug auf der kürzeren Strecke nach Carbondale vor, so daß wir uns in aller Ruhe mit dem lokalen Bahnbetrieb in Scranton befassen konnten. Auch das Eisenbahnmuseum war voll beschäftigt: neben den regulären Dampf-Leistungen wurde auch eifrig mit den Museums-Dieselloks rangiert.

Kanadierin überholt Kanadier: die CN-Dampflok passiert die in Montreal gebauten Dieselloks



4. November:

Um 8 Uhr standen wir wieder auf der Matte - und waren begeistert: die DL hatte für den zu fahrenden Getreideganzzug mit über 50 vollbeladenen Getreidewagen nach Pocono Summit gleich 4 ihrer größten Loks bereitgestellt. Einzige Enttäuschung: es sollte nicht bis nach Stroudsburg gehen, aber immerhin konnten wir etwa 80% der Strecke erleben! Besonderer Höhepunkt war die Bespannung durch die Lok DL3000, die zuvor als Versuchsträger für Wechselstromtechnik bei General Electric diente. Gebaut wurde sie von MLW („Montreal Locomotive Works“), der kanadischen Tochter von ALCO, als Typ M630 für die Pacific Great Eastern Railway.

Da die Strecke einen nur recht mäßig unterhaltenen Oberbau aufweist, und zudem einige starke Steigungen bewältigt werden müssen, freuten wir uns bereits auf viele gute Aufnahmen und einen ordentlichen Dieselsound bei unserer Zugverfolgung. Noch hing der Zug aber nach Auskunft des Stellwerkers im Übergabebahnhof Taylor fest - so hieß es warten und sich die Zeit mit den örtlichen Rangierleistungen zu verkürzen. Gegen 11 Uhr bog der Zug um die Ecke, hielt kurz an und dann beschleunigten die Loks in die unmittelbar hinter dem Bahnhof Scranton beginnende Steigung. Wir machten uns auch auf die Socken und hielten für das erste Motiv direkt auf dem Highway an. Nicht ganz legal, aber immerhin mit Warnweste...



Es war ein Wettlauf zwischen Zug und Polizei. Der Zug ließ sich Zeit, und dann stoppte ein PKW mit einem ziemlich offiziell aussehenden Herrn am Steuer vor uns. Wir machten uns schon auf einen ordentlichen Anschiss gefaßt, aber es stellte sich heraus, daß es ein örtlicher Eisenbahnfan war, der diesen genialen Zug auf Video festhalten wollte. Im Gegensatz zu uns war er aber nicht winterfest ausgerüstet, denn trotz strahlendem Sonnenschein blies ein unangenehmer kalter Wind durchs Land. Kaum saß er wieder im Auto, erschien der Zug! Wir machten unser Bild, sagten unserem überraschten Begleiter „bye-bye“ und nahmen die Verfolgung wieder auf. Auf den vielen Steigungen mussten die Loks richtig hart arbeiten - die blubbernde

Geräuschkulisse war in der Wildnis Pennsylvanias bereits über viele Meilen zu hören - und häufig schlich der Zug nur mit knapp 30 Km/H an uns vorbei.

In Pocono Summit angekommen, nahmen wir zunächst den falschen Weg und landeten trotz Navi im Wald. Na ja, immerhin nur 20 Meter, etwas Unterholz und einen Bachlauf von den Objekten der Begierde entfernt. Auf der anderen Seite der Gleise warteten derweil schon einige einheimische Eisenbahnfans auf einem gut ausgebauten Parkplatz... Die Rangierarbeiten boten nochmals viele tolle Aufnahmemöglichkeiten, und wir hofften auf schöne Bilder bei der perfekt im Abendlicht liegenden Rückfahrt. Um es kurz zu machen: es reichte noch zu einem einzigen Bild, das wir auch noch total „verquatschten“: vor lauter Geratsche entdeckten wir den Zug erst, als er schon fast an uns vorbeischoß. Dennoch waren wir nicht unglücklich, denn der Tag brachte insgesamt eine hervorragende Ausbeute der immer seltener werdenden ALCO/MLW-Einsätze! Wir beendeten also unsere Fotoaktivitäten bei der DL und fuhren zur Hochburg der schwarzen Loks nach Harrisburg weiter.

5. November:

Heute morgen konnten wir bereits die ersten Sonnenaufgangsbilder eines Norfolk & Southern Güterzuges schießen, der auf einer der vielen Brücken über den Susquehanna auf Weiterfahrt warten mußte. Mit ordentlichem Körpereinsatz wurde ein hoher Absperrzaun überwunden – und dann lag die Brücke vor uns!

Für die Nummernfetschisten: NS 8385, 8362, und 9916...



NS ist die dominierende Bahngesellschaft der Gegend, und wohl keine der größeren, überregionalen Bahngesellschaften ist so unbeliebt bei Eisenbahnfotografen wie die Norfolk & Southern. Nicht nur wegen ihrer schwarzen Einheitslackierung und dem etwas langweiligen Fuhrpark, sondern auch aufgrund der Nulltoleranzpolitik gegenüber Fotografen. Bereits unser erster Güterzug, den wir neben dem Gleis stehend aufnahmen, erbrachte die übliche Prozedur: zuerst werden die Lampen und die Glocke auf Alarm geschaltet, dann erfolgt sofort die Meldung an die Sicherheitszentrale "Fotografen am Milepost 74 in Gleisnähe". Dank Scanner konnten wir die Meldungen der Lokmannschaften live mithören und wußten, es ist Zeit, mal wieder den Standort zu wechseln...

Rund um Harrisburg gibt es einige spektakuläre Brücken, deren bauliche Beschaffenheit fast dem Originalzustand von 1902 (dem Jahr der Streckeneröffnung) entspricht. Wir konzentrierten uns heute auf den Abschnitt rund um Duncannon. Auf einer der Hauptabfuhrstrecken der Norfolk&Southern ist der Oberbau in einem einwandfreiem Zustand, auch für viel höhere Achslasten als bei uns ausgelegt. Zudem alles ohne staatliche Unterstützung rein privat finanziert. Sie sind im Zustand der Eröffnung von 1902!!

Auch Amtrak ließ sich blicken, dank telefonischer Abfrage der aktuellen Betriebssituation wussten wir, daß der Zug pünktlich verkehrte – und hätten ihn doch fast verpasst, denn er fuhr nicht nur sogar vor Plan, auch

ein Güterzug aus der Gegenrichtung und zeitgleich auf dem vorderen Gleis fahrend, wollte und wollte einfach nicht enden. Am Ende lagen zwischen Zugende des Güterzuges, der entgegensehenden Amtrak-Garnitur, und unserer Fotoposition 500 Meter des Fotoglücks.

Oops. Soeben fuhr der letzte Wagen eines für uns viel zu laaaaaaaangen Güterzugs auf dem Vordergleis vorbei. Puh.



Abends bewegten wir uns nach Phillipsburg, wo Susquehana #142 für Nachtaufnahmen bereitstand. Bei dieser Lok handelt es sich um eine der 1988 in China gebauten SY, die bereits in Tangshan nach US-Vorschriften zusammengeschweißt und direkt in die USA verschifft wurde. Man mag sich darüber streiten, ob eine in China gebaute Dampflok überhaupt in die USA passt, aber zumindest den US-Fotografen war dies egal. Und irgendwie sieht auch eine modifizierte SY nordamerikanisch aus, stammen doch die Wurzeln der Lok aus dem US-Lokomotivbau um 1920. Um ein Vorurteil zu bestätigen: keiner der angesprochenen US-Fotografen konnte sich vorstellen, einmal die Original-SY in China im echten Plandienst zu erleben, so wir dies auf unseren China-Touren mehrmals jährlich machen. Die Antwort war immer „warum?“...

Bitte glauben Sie diesem Foto nicht. Es hat sich aber so ähnlich abgespielt. Und Zug, Auto, Fahrer sind echt!



6. November:

heute stand ein Fotosonderzug mit der gleichen Lok auf dem Programm. Gefahren wurde auf der Strecke der Bel Del Museumsbahn: viele sorgfältig ausgesuchte Motive brachten eine schöne Zahl von interessanten Aufnahmen auf den Chip. Auf halber Strecke mussten wir dem Dampfzug leider Lebewohl sagen, denn Chile wartete... dies ist aber ein anderer [Reisebericht](#).

Also fuhren wir gutgelaunt wieder Richtung New York zurück, denn am Flughafen John-F-Kennedy warteten die nächsten Anschlußflüge. Irgendwann, wir wissen gar nicht mehr so genau wann, begannen wir uns über unser Navi zu wundern. Steffi und Yannick hatten wir bereits nach wenigen Tagen wieder abgestellt, nach einem Versuch mit US-Englisch und einer sehr aggressiven Frauenstimme wechselten wir zu "British English" und ließen uns von einer Dame mit sanfter Stimme leiten. Dennoch hatten wir das Gefühl, sie leitete uns nicht ganz dorthin, wohin wir wollten. Warum sollte man aus Südwesten kommend, und zum JFK-Flughafen in Richtung Nordosten fahrend, durch Downtown Manhattan müssen? Schließlich gab es perfekte Autobahnen um New York herum, und in der Innenstadt tobte der New York Marathon! Wir steckten echt in der Klemme: sollten wir unserem Navi noch folgen, was uns erkennbar in die falsche Richtung führte – oder lieber nicht. Maschine oder Mensch? Irgendwann hatten wir die Faxen dicke und stellten es einfach ab. Jetzt hieß es nur noch: im Höchsttempo der Nase nach irgendwie nach Nordosten fahren. Es ging wirklich schneller ohne Navi...

Lesen rettet einem manchmal das Leben



#142 schleicht sich durch's Gebüsch



Poughkeepsie-Highland Brücke und einer der seltenen CSX-Kohlezüge auf dieser Strecke



Ein ganz besonderer Dank an Christoph Grimm und Tom Nemeth für Ihre exzellenten Ortskenntnisse!