

Thomas Estler

Southern Pacific Narrow Gauge – Eine Schmalspurbahn ins Nirgendwo

Wanderer, kommst Du zufällig ins kalifornische Owens Valley, denke daran, dass dieses dünn besiedelte und Dank LA ausgetrocknete Tal – begrenzt im Osten von den White-Inyo-Mountains und im Westen von der Sierra Nevada – einst eine idyllische Schmalspurbahn (914 mm) der Southern Pacific beherbergte. Wanderer, suchst Du dann die Spuren dieser letzten Schmalspurbahn westlich der Rocky Mountains, wirst Du am besten im Railroad Museum von Laws bei Bishop/Kalifornien fündig.

DER BAHNBAU BEGINNT

Die Southern Pacific Narrow Gauge Railroad hatte ihre Wurzeln in der Carson und Colorado Railroad Company (C&C), welche am 10. Mai 1880 von den Herren William Sharon, Henry M. Yerington und Darius Mills gegründet worden war. Sie planten, eine 600 Meilen lange Schmalspurbahn vom Carson River aus beginnend bei Mound House/Nevada (bei Carson City) bis zum Colorado River nach

Coleville/Nevada zu bauen. Die Bahn sollte natürlich vor allem der Erschließung der in ihrem Dunstkreis reichlich vermuteten Bodenschätze dienen. In Mound House schloss die neue Bahn an die normalspurige Virginia & Truckee Railroad an, welche gleichzeitig als Muttergesellschaft fungierte.

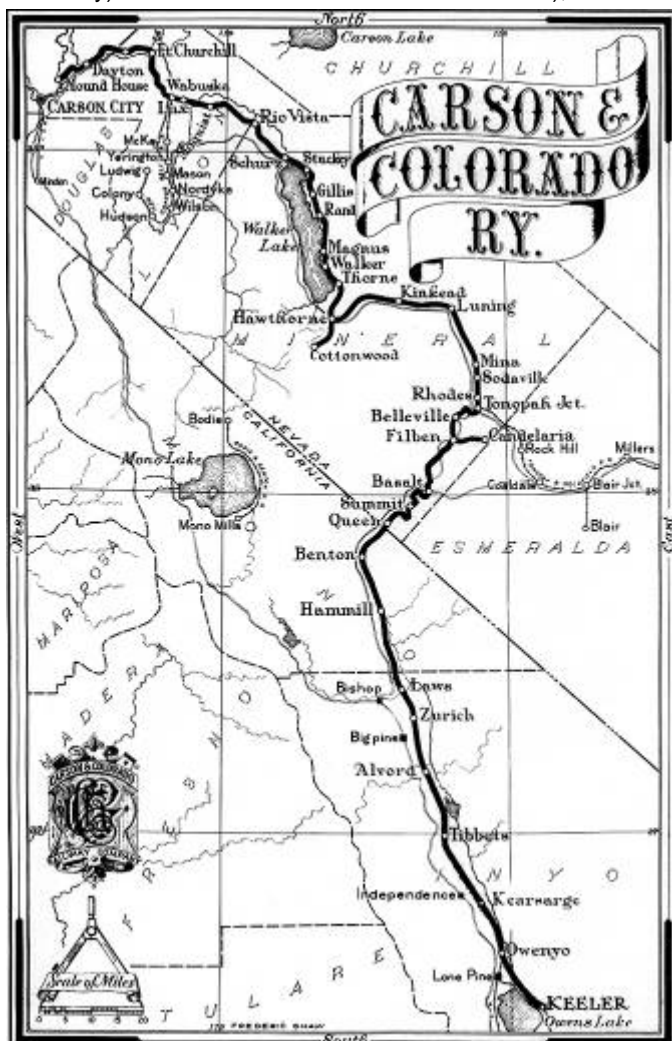
Die Arbeiten begannen am 31. Mai 1880 mit 80 Arbeitern (meist arbeitslose Bergleute), einem Vorarbeiter, einigen Beamten

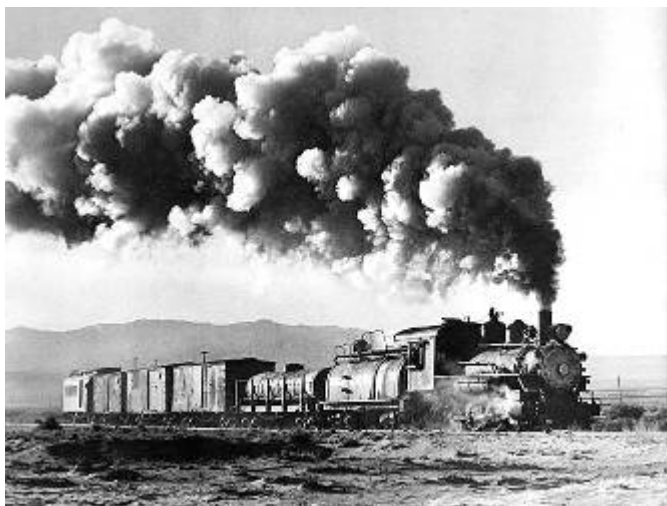
und ein paar Besuchern. Lokale Proteste verhinderten zunächst Yeringtons Plan, auch chinesische Arbeiter anzuheuern. Zwischen Mound House und Dayton konnten im darauffolgenden Juni schon erhebliche Trassierungsarbeiten fertiggestellt werden. Gleichzeitig gelang es jedoch Yerington, 200 chinesische Arbeiter auf Umwegen in den Churchill Canyon zu schleusen, um dort die Trasse ebenfalls anzugehen. Mills und Yerington heuerten ferner Robert James Laws als Chefingenieur beim Bau der Carson & Colorado RR an. Seine herausragende Rolle beim Bahnbau wurde schließlich mit der Benennung des Bahnhofs „Laws“ in Kalifornien gewürdigt. Doch weitere Probleme ließen nicht auf sich warten. Die „weißen“ Arbeiter erhielten nur 1,75 \$/Tag, von denen noch 75 Cent für Unterkunft und Verpflegung einbehalten wurden. Hingegen wurden Bergleute 4 \$/Tag entlohnt. Ein Streik mit

erheblichen Protesten entbrannte. Die Bahngesellschaft antwortete mit der Entlassung von 60 Streikenden. Der Rest kehrte daraufhin bald wieder an die Arbeit zurück und war mit dem niedrigeren Lohn „zufrieden“.

Die Trasse führte nun weiter über das Dayton Valley in den Churchill Canyon und von da nach Wabuska, Schurz und östlich am Walker Lake vorbei nach Hawthorne, das im Oktober 1880 erreicht wurde. Im gleichen Monat begann die Verlegung der Schienen von Mound House aus und schon am 27. Oktober konnte die Dampflok der C&C – die Nr. 1 „Candelaria“ – dort auf die Gleise gestellt werden. Anfang Januar 1881 lagen die Gleise schon auf einer Strecke von 29 Meilen bis in den Churchill Canyon. Ab dem 8. Januar bot die C&C für zwei Monate einen Ausflugsverkehr zum Streckenende an, welche von den Einwohnern der angrenzenden Orte kostenlos genutzt werden durfte. Am 1. März erreichten die Gleise den Walker Lake und zehn Tage später begann die C&C von ihren Fahrgästen 10 Cent pro Meile einzufordern. Dies führte in den Zeitungen zu teils heftigen Beschwerden der Bevölkerung. Immerhin bevölkerten nun auch schon drei Dampflok die schmalspurigen Gleise: die Nr. 1 „Candelaria“, die Nr. 2 „Belleville“ (für Reisezüge) und die Nr. 3 „Colorado“.

Nach Hawthorne – 100 Meilen von Mound House entfernt – gelangten am 7. April die Schienen. Hawthorne wurde von der C&C als Standort für einen zentralen Stützpunkt ausgewählt und so entstanden Bahnhofsgebäude, Güterschuppen, ein zweistöckiger Lokschuppen sowie Werkstätten. Verbindungen in die Boom-Städte Aurora und Bodie wurden hergestellt. Am 14. April ließ die C&C einen kostenlos nutzbaren Promotion-Zug nach Hawthorne verkehren, dessen Zweck es war, möglichst viele Grundstücksparzellen in der neuen Stadt zu verkaufen. Mehr als 800 Menschen kamen, aber es war staubig und heiß, lediglich ein paar Zelte vorhanden und vor allem kein kühles Trinkwasser. Aber cleve-





Nr. 9 auf dem Weg nach Keeler am 18.12.48. (Samml. TE)

re Geschäftsleute mit mehreren Zelt-Saloons standen mit viel Bier (aber kein kaltem Wasser) zur Verfügung. Nicht überraschend, dass einige „verwöhnte“ Stadtmenschen sich am nächsten Tag nicht wohl genug fühlten, die Rückfahrt anzutreten. Doch trotz der eher primitiven Natur des Abenteuers und der „Kater“ konnten 35 Parzellen verkauft werden. Die Stadt Hawthorne war auf dem Weg!

Zu diesem Zeitpunkt war die Fortführung der C&C in Richtung der Minengebiete von Silver Peak, Lida und anderen geplant. Zeitgleich besuchte allerdings einer der C&C-Ingenieure die Cerro Gordo-Minen bei Hawley (bald darauf nach seinem Gründer in Keeler umbenannt) und die Pläne wurden geändert. Die Bahn sollte jetzt über Montgomery Pass führen, welcher mit einem 247 Fuß langen Tunnel unterquert werden sollte, um die Steigungstrecke abzukürzen. Dann sollte es direkt hinunter ins Owens Valley gehen.

Anfang 1882 erreichte die C&C über eine in Filben abzweigende Nebenstrecke mit einer äußerst beeindruckenden „Trestle“ das große Silber-Camp von Candelaria. Gleichzeitig arbeitete man heftig an der Hauptstrecke in Richtung Kalifornien. Zwar betrug die Entfernung von Candelaria nach Benton/Kalifornien nur 43 Meilen, doch die schwierige Trassierung über den Montgomery Pass mit dem einzigen Tunnel der Bahn sowie das verspätete Eintreffen von neuen Schienen aus England verzögerten die Inbetriebnahme nach Benton bis Januar 1883.

Zügig ging es dann weiter über Laws nach Hawley/Keeler, welches im Juli 1883 erreicht wurde und der Planbetrieb im August aufgenommen wurde. Die Pläne für eine Verlängerung in Richtung des Colorado River wurden aber bald darauf aufgegeben. Der Silberpreis war zwischenzeitlich gefallen war, und ebenso so wäre es dem potentiellen Gewinn aus der Streckenverlängerung ergangen. Stattdessen

endete die Bahn nun in Keeler, wo es umfangreiche Borax-Transporte zu bewältigen gab. Die Strecke wies nun immerhin eine Länge von 293 Meilen auf, zählt man noch die Nebenstrecke von Hawthorne nach Cottonwood dazu, sogar 300,3 Meilen lang.

Aus dieser Zeit stammt auch der berühmteste Ausspruch über die Bahn. Bei einem Besuch von Sharon und Mills in Keeler fragte Sharon seinen Mitanteileigner Mills, was er denn nun von der C&C halte. Unsterblichkeit in den Sagen des alten Westens erreichte die gereizte Antwort Mills: „Entweder haben wir die Bahn 300 Meilen zu lang gebaut oder 300 Jahre zu früh.“

NEUE ENTWICKLUNGEN

Im Februar 1892 wurde die Bahngesellschaft als Carson & Colorado Railway reorganisiert, um drei separate Geschäftsbereiche zu konsolidieren und die angehäuften Schulden zu refinanzieren. Trotz ein paar Entgleisungen und Wracks in der ersten Zeit ihres Bestehens erfüllte die Schmalspurbahn ihre Erwartungen und warf zunehmend Profit ab. Aber nach einigen Boomjahren begann die Gewinne zu sinken. Der inspirierende Mr. Sharon war tot und die verbliebenen Gründerväter hatten an andere Interessen und Sorgen. Die kleine Bahn profitabel zu halten, war für sie auf einmal nicht mehr interessant. Als die Gewinne aus dem Bergbau weiter sanken, deckten die Einnahmen der C&C nicht einmal die Zinsen für ihre Schulden.

Allerdings war auf einmal eine weitere Bahngesellschaft an der C&C interessiert. Die Southern Pacific Railroad (SP) sah die Bahn als eine wünschenswerte Ergänzung ihres Systems an. Ferner hatte sie es auch auf den Erwerb der Virginia & Truckee abgesehen, um so mit einem zusammenhängenden System ihr wachsendes Imperium zu erweitern. Schließlich konnte im März 1900 die Southern Pacific die C&C für schlappe 2.750.000

US-\$ erwerben. Ironischerweise folgte auf diesen Kauf fast unverzüglich im Mai der berühmte Tonopah-Silber-Streik, kurze Zeit später gefolgt von ergiebigen Funden in der „Goldfield Bonanza“. Als bald erwies sich die wirtschaftlich etwas angeschlagene C&C wieder als sehr profitabel, wenn auch nicht für ihre Gründer sondern nun für die SP. Sie konnte den Kaufpreis innerhalb eines Jahres amortisieren. Durch die zunehmende Auslastung der C&C entwickelte sich nun Verladung der Güter in Mound House von der normalspurigen V&T auf schmalspurige C&C immer mehr zu einem Nadelohr.

Daher begann die SP 1904 mit der Umgelung der C&C auf Normalspur, was mit Hilfe einer Menge von japanischen Arbeitern bewältigt wurde. Dies verursachte natürlich weitere Engpässe, da sich nun die Umladepunkte immer weiter nach Süden bewegten. Die Umspurung war schließlich im Juli 1905 abgeschlossen und die Strecke zwischen Mound House und Tonopah Junction nun normalspurig. Der letzte Abschnitt zwischen Mina und Tonopah Junction wurde sogar dreischienig ausgeführt, um bessere Umlademöglichkeiten für die verbliebene Schmalspurstrecke zu schaffen. Diese Umspurung brachte auch das Ende für die Bahnhofs- und Werkstatanlagen in Hawthorne, denn ein 6,6 Meilen langer Bypass umging nun das Städtchen. Depot und Werkstatt der C&C wanderten nach Mina aus.

Ab April 1905 platzierte die Southern Pacific die C&C in ihre neugegründete Nevada & California Railway Company (N&C), deren Eigenkapital allerdings ausschließlich der SP gehörte. Der „Eigentümerwechsel“ war allerdings nur von kurzer Dauer, denn schon im Januar 1912 wurde die N&C aufgelöst und wieder vollständig in die SP integriert. Der Schmalspurteil der ehemaligen C&C fungierte nun offiziell als Southern Pacifics Narrow Gauge. Aber zurück ins Jahr 1905: Nachdem sich die SP einige



„Full Steam ahead“: Nr. 18 mit Zug nach Keeler. (Samml. TE)



Schon seit über 40 Jahren sonnt sich die SP Nr. 9 im Bahnhof Laws fast abfahrbereit. (Foto: Thomas Estler, 29. August 2011)



In der Mitte zieht die Nr. 8 einsam und fast allein ihres Weges in Richtung Keeler, während im Hintergrund die schon schneebedeckte Sierra Nevada das Tal begrenzt.



Unten wartet die Diesellok SP Nr. 1 auf ihre feierliche Inbetriebnahme am 16.10.1954 in Owensyo.

(Beide Aufnahmen: Sammlung TE)



Die Nr. 18 passiert die Transferstation Owenyo. (Samml. TE)

Jahre vergeblich bemüht hatte, die Virginia & Truckee zu erwerben und die Zusammenarbeit mit der V&T immer schwieriger wurde, machte die SP Nägel mit Köpfen: Sie baute einfach eine 28 Meilen lange Normalspurstrecke von Churchill nach Hazen, um dort an ihr eigenes System anzuschließen. Sowohl die V&T als auch der Abschnitt Mound House - Churchill der ehemaligen C&C besaßen nun fast keine Bedeutung mehr für den Güter- und Personenverkehr. Die V&T musste sogar ein paar Jahre Konkurs anmelden.

Auch am südlichen Ende der Schmalspurbahn tat sich nun Einiges. Im Oktober 1910 konnte die SP ihre normalspurige Nebenstrecke „Jawbone Branch“ von Mojave nach Owenyo (dort Anschluss an die schmalspurige C&C) in Betrieb nehmen.

Der nördliche Abschnitt Mound House – Churchill vegetierte durch den Postverkehr mit anfangs einem täglichen, später nur noch dreimal die Woche verkehrenden Reisezugpaar bis Anfang der 1930er Jahre gerade so vor sich hin. Das unvermeidliche Ende brachte schließlich die Weltwirtschaftskrise und im Juni 1932 beantragte

darauf abgebaut.

Zeitgleich mit der Einreichung des Stilllegungsantrags für den Nordabschnitt forderte die SP auch die Einstellung des Betriebs auf der Schmalspurstrecke von Mina nach Keeler. Dieses Ansinnen wurde ihr verweigert, aber sie beendete noch 1932 zumindest den Personenverkehr auf der Schmalspurbahn. Dennoch gab die SP nicht auf und beantragte nun die Stilllegung von schmalspurigen Teilstrecken. Dies hatte bis zu einem gewissen Maß Erfolg und die SP durfte im Februar 1938 den Schmalspurbetrieb zwischen Mina über Tonopah Junction nach Benton einstellen. Mit der Stilllegung des Abschnitts Benton – Laws im Februar 1943 musste ein weiterer Teil der C&C daran glauben. Aber der 71,5 Meilen lange Abschnitt von Keeler nach Laws blieb als Minenbahn und Southern Pacifics Narrow Gauge weiter erhalten. Dieser verbliebene, eigentlich unsinnige Rest einer kleinen Bahn und letztes Überbleibsel einer vergangenen Ära nannte man nun zunächst eher spöttisch „The Slim Princess“. Die (schon damals vorhandenen) Fans dieser Schmalspurbahn liebten jedoch diese Bezeichnung und so entwickelte sich alsbald „The Slim Princess“ zu einem gern gebrauchten Kosenamen.

KRIEGS- UND NACHKRIEGSJAHRE

Der Zweite Weltkrieg gab dem Reststück der kleinen Schmalspurbahn jedoch einen großen Auftrieb, da nun bisher unerschlossene Bodenschätze für die Kriegsproduktion abgebaut wurden. Mehrere Zerkleinerungsanlagen wurden im Tal gebaut. Die US Vanadium Company baute eine größere Anlage bei Laws, während eine kleinere Anlage in Zürich (Blue Star Grinding Company) entstand. Das Transportvolumen erhöhte sich in solch einem Ausmaß, dass sogar eine Umspurung auf Normalspur im Gespräch war. Die Regierung hatte sogar einen Plan in der Schublade, um die alte Trasse zwischen Tonopah Jct. und Laws wieder mit Gleisen zu versehen, um eine weitere

transkontinentale Strecke zu besitzen, sollte der Donner-Pass bedroht sein. Dieser „Notfallplan“ trat jedoch aufgrund des weit entfernten Krieges mit Japan nie Kraft.

Zwar kaum vorstellbar, aber so überlebte die Southern Pacific Narrow Gauge den Zweiten Weltkrieg. Unverdrossen führte ihre jetzt noch 70,4 Meilen Strecke durch ein steppen-/wüstenähnliches Tal, bediente nur Ortschaften mit weniger als 300 Seelen und schon gar keinem Ladengeschäft. Diese dampfbetriebene Schmalspurbahn besaß nur noch einen Anschluss ans normalspurige Netz, ihr Rollmaterial aus Holz stammte aus den 1880er und 1890er Jahren. Fügte man fast desolate, handbetriebene Drehscheiben, handbetätigte Weichen und eine freundliche Lokbesatzung hinzu, hatte man in etwa ein Bild von der schmalspurigen Southern Pacific im Owens Valley nach dem Zweiten Weltkrieg.

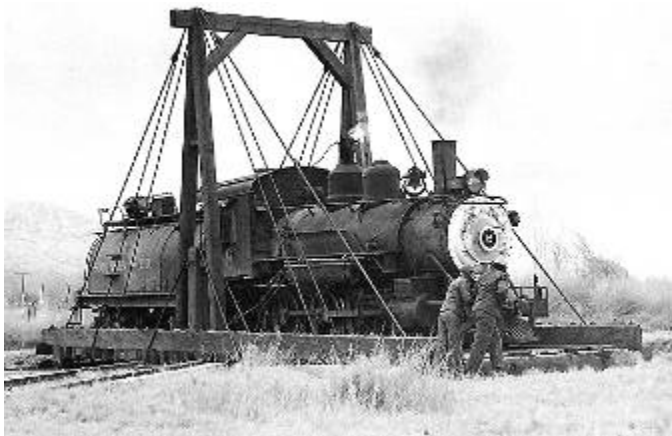
In ihren letzten Jahrzehnten war diese SP-Strecke tatsächlich eine der unwirklichsten Schmalspurbahnen dieser Welt. Geradewegs durch amerikanisches Ödland blieb sie durch ihre bloße Anwesenheit in Betrieb, mit ihrer 1880er-Technologie direkt in das Weltraumzeitalter. Sie beförderte Talk durch den Steppenstaub, eingekeilt zwischen den hohen Gipfeln der Sierra Nevada im Westen und den Inyo und White Mountains im Osten. Sowohl der höchste Punkt der USA mit Ausnahme von Alaska (Mt. Whitney, 4.421 m hoch) als auch die tiefste Stelle (Death Valley, 86 m unter NN) sind nicht weit entfernt.

Für den Betriebsdienst stand nach 1940 ein Trio von 2'C-Dampfloks der ehemaligen Nevada-California-Oregon Railway mit den Nummern 8, 9 und 18 zur Verfügung. Gebaut wurden sie von Baldwin in den Jahren 1907, 1909 und 1911.

Das am südlichen Ende der Bahn gelegene Keeler war nach der Abtrennung von ihrem Anschluss nach Nevada der „Betriebsmittelpunkt“ für die gesamte Strecke geworden. In der „Stadt“ selbst lebten nur rund 75 Personen. Die Sonne scheint hier durchschnittlich 360 Tage im Jahr und im Sommer sind Tagestemperaturen von oft mehr als 43 Grad Celsius im Schatten nicht unüblich. Direkt gegenüber dem Bahnhof befand sich die Desert Club Bar, welche sich zu einer beliebten „Vor-Ort-Bewässerung“ mit Lucky Lager Bier entwickelte. Der einzige andere kühlere Platz in dem Ort befand sich unter dem Wassertank von Keeler. Die Versorgung von Loks und Wagen fand in Keeler unter freiem Himmel statt. Zwar lagerten in mehrere alten Wagenkästen Ersatzteile und Werkzeuge, aber allfällige Arbeit mussten im Freien in der Wüste erfolgen, deren Hitze oft an die Hölle erinnerte. Die dicken Staubwolken der nahegelegenen Sierra Talk Company verstärkten dann noch die



Nr. 18 beim Wasserhalt in Aberdeen. (Samml. TE)



Nr. 8 auf der „Galgen-Drehscheibe“ in Laws. (Samml. TE)

se infernalische Szenerie. Einst hatte es in Keeler sogar einen einständigen Lokschuppen sowie eine Drehscheibe gegeben. Die Drehscheibe war allerdings schon 1910 nach Owenyo verbracht worden, als die Normalspur-Strecke fertiggestellt worden war. Der Lokschuppen brannte 1946 ab und die Drehscheibe in Owenyo wurde 1948 demontiert. Ein Gleisdreieck am südlichen Ende von Keeler war die letzte verbliebene Möglichkeit, das Rollmaterial zu drehen.

Der Betrieb während der 1940er und frühen 1950er Jahre folgte einem ähnlichen Muster. Ein Zug bediente in der Regel an drei Tagen pro Woche (montags, mittwochs und freitags) die gesamte Strecke. Zusätzliche Züge verkehrte – soweit erforderliche – an den übrigen Tagen. Zwei Maschinen standen ständig in Keeler unter Dampf. Eine bespannte die dreimal wöchentlich verkehrenden Güterzüge, während die andere als Reserve diente. Eine Lokmannschaft war ständig zum Dienst auf der sogenannten „Keeler Branch“ abgestellt. Entsprechend großes Verkehrsaufkommen gab es jedoch im Herbst, wo viele Schafe in den Süden verbracht wurden, und im Frühjahr, wenn das Vieh auf die Sommerweiden hinter Laws transportiert werden musste. In diesen Zeiten war es nicht ungewöhnlich, drei Maschinen unter Dampf zu halten. Zusätzliche Lokmannschaften wurden von Sparks aus disponiert, und erreichten die Schmalspurbahn nach einer 300 Meilen langen Reise von Reno aus mit dem Bus.

VERDIESELUNG UND ENDE

Ab den 1950ern Jahren hielt begann die Southern Pacific in großem Maße mit der Verdieselung ihres Rollmaterials. Dies wäre nun ein guter Grund gewesen, ihre letzte verbliebene Schmalspurstrecke einzustellen. Doch oh Wunder – die SP verdieselte auch ihre Schmalspurbahn. Sie beauftragte im Oktober 1953 die General Electric Company zur Lieferung einer die-selelektrischen Schmalspurmaschine mit

einem Gewicht von 46,3 Tonnen, die es ermöglichen sollte, zwei der drei Dampflok abzustellen. Die Diesellok mit einem Endführerstand entstand in enger Anlehnung an eine Serie von Loks, die zwischen 1951 und 1954 für Panama, die Dominikanische Republik und die United Fruit Company in Mittelamerika gebaut worden waren. Angetrieben wurde die Maschine durch einen 335 kW starken Caterpillar-Dieselmotor des Typs D-397 V-12, welcher auf die vier GE-747-Fahrmotoren über einen Generator des Typs GT-581 wirkte. Zwar bat die SP um Auslieferung der neuen bis Juni 1954, aber GE hatte die Maschine erst am 23. September fertiggestellt. Sie traf schließlich am 12. Oktober in Owenyo ein und wurde am 16. Oktober im Rahmen einer feierlichen Übergabezeremonie dem Betrieb übergeben. Im Einklang mit der Tradition, Schmalspurloks mit niedrigen Zahlen zu nummerieren, bezeichnete die SP ihre neue Lok als Nr. 1 Nummer. Für die nächsten sechs Jahre übernahm der Schmalspur-Diesel brav den Planbetrieb und beförderte weiterhin Talk, Bimsstein, Dolomit und andere Güter zwischen Keeler und Laws. Die Dampflok mit den Nummern 8 und 18 konnten daraufhin abgestellt werden. Letztere wanderte 1955 als Denkmal nach Carson City/Nevada (heute steht sie als Denkmal in Sparks/Nevada), während erstere im Dunstkreis der Schmalspurstrecke blieb und in einem Park in Independence/Kalifornien auf bessere Zeiten hoffte. Diese kamen tatsächlich, denn seit einigen Jahren arbeitet eine Gruppe von Enthusiasten an ihrer betriebsfähigen Aufarbeitung.

Lediglich die Nr. 9 stand als Reservemaschine weiterhin zur Verfügung und wurde dann und wann sogar angeheizt, wenn die Nr. 1 zur Untersuchung nach Bakersfield musste oder sonstwie ausfiel. Dies endete 1959, als ihrem Kessel von einem ICC-Inspektor der Weiterbetrieb untersagt wur-

de. Aber die „Slim Princess“ lag nun auch schon in den letzten Zügen. 1960 erhielt die SP die Genehmigung, die Bahn stillzulegen. Am 25. April trat die Nr. 9 unter Schmierdampf im Schlepp der Nr. 1 ihre letzte Fahrt von Keeler nach Laws an, um dort zukünftig als Ausstellungsstück zu dienen. Vier Tage machte sich die Diesellok zur letzten Fahrt von Owenyo nach Keeler, weiter nach Laws und zurück nach Owenyo auf, um das gesamte Rollmaterial dort abzustellen. Am nächsten wurde noch ein bisschen in Owenyo rangiert und das war's. Mit Ausnahme der Gleisanlagen in Laws wurde die Strecke kurz darauf abgebaut.

EISENBAHMUSEUM IN LAWS

Ergänzend zur Dampflok Nr. 9 sowie einigen Wagen überließ die SP dem Inyo County die Bahnanlagen in Laws mit sämtlichen Gebäuden. Erhalten geblieben sind somit das Bahnhofsgebäude (1883), das Haus des Bahnhofsvorstehers (1883), ein Öl- und ein Wassertank sowie die bemerkenswerte und seltene hölzerne Armstrong Galgen-Drehscheibe. Dies waren übrigens die einzigen Gebäude, die damals noch in Laws standen. Als Betreiber des zukünftigen Eisenbahnmuseums von Laws wurde kurze darauf die Bishop Museum & Historical Society ins Leben gerufen. Nicht lange nach Gründung des Eisenbahnmuseums war ein altes Gebäude aus der Umgebung zum Abriss vorgesehen. Doch es konnte gerettet und auf dem Museums-gelände aufgebaut werden. Es war das erste von vielen. Im Laufe der Jahre wurden schließlich Dutzende von Gebäuden und Artefakten gespendet und zur Schau gestellt, einschließlich zusätzlichem Rollmaterial, Traktoren, Autos, Kutschen, Bergbaumaschinen, Bohrgeräte, antiken Kameras, Pferdegeschirre, Öfen, Druckmaschinen, Feuerlöschrichtungen, Hufschmiedewerkzeuge, Musikinstrumente, alte Flaschen, historische medizinische Geräte und vieles mehr. Neben der Dampflok Nr. 9 ist der seit 2004 wieder betriebsfähige Brill-Schmalspurdieselmotortriebwagen der „Death Valley Railroad“ einer der Stars des Museums (www.lawsmuseum.org), aber das ist eine andere Geschichte.



Die Nr. 9 passiert auf ihrer letzten Fahrt am 25.04.1960 den Bf Zurich. (Samml. TE)