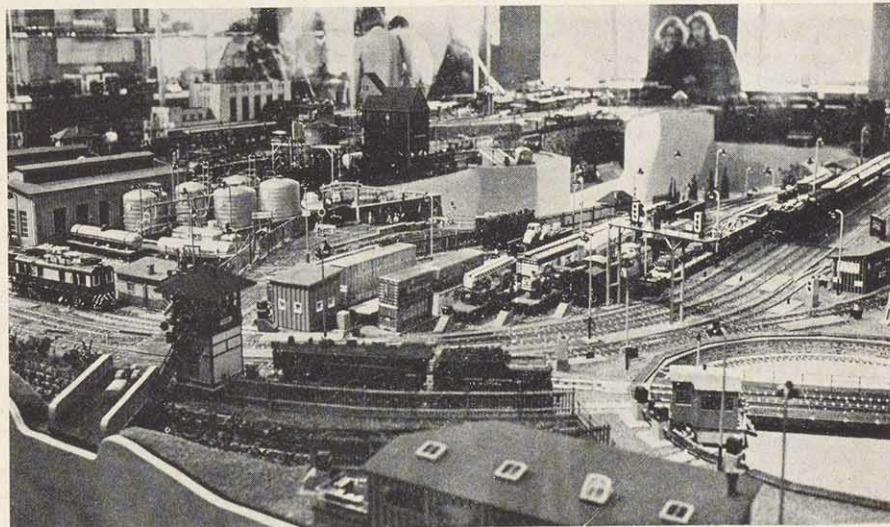


Die Modelleisenbahnanlage,

aufgestellt im Spielzeugmuseum der Stadt Nürnberg, Karlstraße 13 im II. OG bildet z. Zt. eine Attraktion besonderer Art. Die nahezu 30 qm umfassende Anlage ist von 1950 bis 1974 in Nürnberg von Herrn Dr. Wolfram Bismarck in Handarbeit als Hobby erstellt worden und zwar im Maßstab 1:64 (Spur S, 22,5 mm), d. i. in der Hälfte der Baugröße (Spur I). Als Baumaterial dienten vorwiegend Sperrholz in verschiedenen Stärken und Hartfaser. Für die Anfertigung der Gleisanlage mit einer Gleislänge von insgesamt 172 m wurden Schwellenleisten (2 x 5 mm) zu rund 12 500 Schwellen zersägt, sauber gefeilt und gebeizt. Für die Gleise wurde im wesentlichen 2,7 mm Stahlprofil verwendet, auf der zuletzt gebauten Platte Neusilberprofil. Daß nicht nur die Bahnhofshoch- und aufbauten sowie die Gleisanlage mit den Weichen selbst gebaut worden sind, sondern auch das gesamte rollende Material, daß es sich also nicht um irgendwelche fabrikmäßig produzierte Anlagenteile dreht, ist wohl ein besonderes Charakteristikum dieser Modelleisenbahn.

Aus persönlichem Interesse hatte der Erbauer als Vorbild eine amerikanische Eisenbahnanlage des mittleren Westens ausgewählt, zumal in den USA das Eisenbahnwesen besonders interessante Formen und betriebliche Eigenheiten aufzuweisen hat. Es handelt sich um den Eisenbahnknotenpunkt Omaha-Nebraska am Westufer des Missouri, was den Vorteil erbrachte, den Verkehr zwischen mehreren Bahnhöfen mit einem elektrischen Stellwerk nachbilden zu können. Fahrzeugpark und Betriebsablauf beim Modell entsprechen der Zeit von 1940 bis 1965.

Der Stadt Omaha gegenüber auf der anderen Seite des Missouri, dessen Flußbett gleichzeitig die Staatengrenze zwischen Nebraska und Iowa bildet,



Ausschnitt aus der Modelleisenbahnanlage

liegt Council Bluffs, ein Bündelbahnhof, in dem sich 10 verschiedene Eisenbahngesellschaften treffen, deren Verkehr hier von der Union Pacific-Bahn übernommen und zur Klassifizierung und neuerlichen Ausstrahlung nach Omaha geführt wird. Die von den beiden großen Bahnhöfen ausgehenden Strecken wurden schematisiert und zu einer im tieferen Niveau der Modellanlage führenden eingleisigen Hauptbahn zusammengefaßt. In diesen Fahrkreis ist ein viergleisiger, unterirdischer Hinterstellungsbahnhof eingeschaltet, der dem Betriebsablauf einerseits Züge zuführt und andererseits aus dem Verkehr Züge aufnimmt, die nach einer der „Hauptrichtungen“ abgefahren sind. Durch diesen Kunstgriff sind die fehlenden Ferngleise sozusagen im unteren Stockwerk der Modellanlage versteckt, so daß die Züge nach dem Passieren des vorgesehenen Streckenbereiches für die Strecke Council Bluffs – Omaha den Blicken der Zuschauer einfach entschwinden.

Der Bahnhof Omaha gliedert sich in einen Personen- und einen Güterbahnhof. Der Personenbahnhof, der an zwei Fahrkreise angeschlossen ist, verfügt über drei Durchfahrtgleise an drei Bahnsteigen. An den äußeren Fahrkreis sind links und rechts vom Bahnhofsgebäude „Omaha Union Station“ das Triebwagen-Betriebswerk und der Güterschuppen angeschlossen. Der alte Lokschuppen im Triebwagen-BW und der Güterschuppen entsprechen dem Vorbild wie auch alle anderen Hochbauten nach dem großen Vorbild erstellt worden sind.

Das große Bahnhofsgebäude der „Omaha Union Station“ ist in achtmonatiger Arbeit erbaut worden, wobei rund die Hälfte der aufgewendeten Zeit auf die Nachbildung der Inneneinrichtung entfällt. Für das Gebäude sind z. T. sieben Schichten Sperrholz aufeinandergesetzt, um das Relief herauszuarbeiten. Die indianische Architektur am Hauptgebäude und an den beiden Flügelbauten entstand in Schnitz- und Tiefbrandarbeit. In Richtung auf das Triebwagen-BW schließt sich das Heizhaus für das Bahnhofsgebäude an, ferner noch ein Schuppen für die Gepäckkarren. Dann folgt ein Stück des „Bürgerparks“ von Omaha mit dem Denkmal für den letzten Omaha-Indianer aus dem Stamm der Sioux.

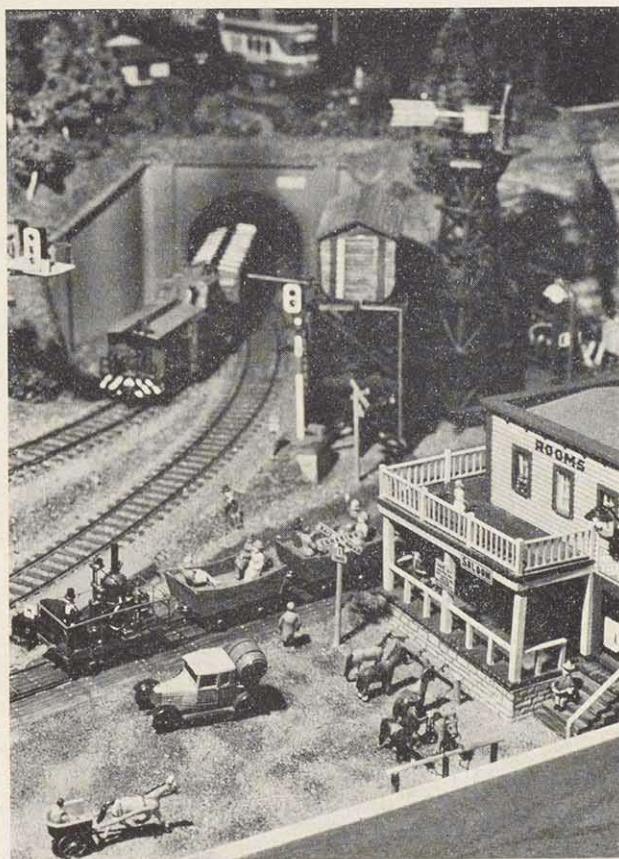
Um den Güterschuppen von Omaha ins rechte Licht zu rücken, wurde die davorstehende Freiladehalle im Bau gezeigt. Bemerkenswert sind hier wie auf der Gesamtanlage die handgeschnitzten Figuren, einschließlich der „Reisenden“ in den Vorort- und D-Zügen mehr als 300! Ein Blick durch die Tore an der Laderampe des Güterschuppens in das erleuchtete Innere zeigt die volle Einrichtung, genauso wie ein Blick durch die Fenster der Stirnseite das Büro der Güterabfertigung mit Mobilier, Telefon, Tarifplan und arbeitendem Personal erkennen läßt. Gegenüber dem Güterschuppen, jedoch schon zum Güterbahnhof gehörend, sind die beiden Hauptindustrien Omaha's vertreten: Getreidespeicherung und Fleischwarenfabrikation. Das Vieh wird im Viehwagen auf dem Anschlußgleis an die Viehrampe herangefahren, während die Fertigprodukte über Kühlwagen das Werk verlassen. Am Getreidespeicher steht auf dem Anschlußgleis ein gedeckter Trichterwagen mit Druckluftentleerung für Getreidetransporte.

Der Güterbahnhof Omaha ist an die beiden Fahrkreise der Hauptstrecke so angeschlossen, daß in jeder Richtung über entsprechende Weichenkombinationen Ein- und Ausfahrt möglich sind. Aus platztechnischen Gründen ist die Gleisentwicklung des Güterbahnhofs völlig schematisiert. So bestehen hier

Einfahrt- und Bereitstellungsgruppe nur aus je einem Gleis, was zur Darstellung des Betriebsablaufes durchaus genügt. Wenn die Lok eines eingefahrenen Güterzugs, elektronisch gesteuert, vom Zug abgekuppelt wird und ins BW Omaha zur Ergänzung der Treibstoffvorräte fährt, drückt eine Rangierlok den Zug über den Ablaufberg, der hier – dem Schema entsprechend – vier Richtungsgleise in der Richtungsgruppe aufweist:

1) Chicago – 2) Nordweststrecke über Montana, Idaho nach Tacoma und Seattle im Staat Washington – 3) die historische Weststrecke der ersten Transkontinentalbahn über Cheyenne, Salt Lake City, Reno, Sacramento nach San Francisco – 4) alles, was über Kansas City und St. Louis einerseits nach Osten in Richtung New York bzw. die gesamte Atlantikküste, andererseits nach Süden in Richtung Oklahoma – New Orleans, bestimmt ist.

Um auf dem Ablaufberg das Abrollen der Güterwagen in der Gesamtfunktion eines Güterbahnhofs zeigen zu können, ist auf der Steilrampe zum Ablaufberg am Ablauf-Stellwerk eine Gruppe von zwei „Fernsehkameras“ auf



Ausschnitt aus der Modelleisenbahnanlage, vorne die älteste Lokomotive Amerikas, der „Tom Thumb“ (vgl. unseren Adler in Nürnberg)

der Rampenmauer befestigt, die die Bezzettelung der vorbeirrollenden Wagen auf zwei Fernsehkameras im Inneren des Stellwerkes leitet. Dementsprechend kann der „Ablauf-Inspektor“ seine Befehle einerseits über Funk an den Lokführer und andere Stellwerke weitergeben, andererseits auch unmittelbar an seine drei Mitarbeiter im Stellwerk, d. h. an den Stellwerksmeister, der die Weichen für den Ablauf legt, an den Mann, der die Ablaufbremse bedient und schließlich an den Journalführer, der die Belegung der Richtungsgleise schriftlich festhält.

Die Gleisbremsen in der Richtungsgruppe arbeiten elektromagnetisch, während die Entkupplung auf dem Ablaufberg ebenfalls elektronisch gesteuert ist. Im Ablaufbergleis vor dem Ablaufstellwerk ist die Beobachtungsgrube für den Wagenmeister, der mit Hilfe von zwei Scheinwerfern die Drehgestelle der über ihn hinwegrollenden Fahrzeuge auf Schadhaftigkeit untersucht.

Zwischen dem Ablaufberg und dem Bahnbetriebswerk Omaha mit Drehscheibe, Kohlenbunker, Wasserturm, Besandungsanlage, Reparaturrampen, Hebezeug und Lokschuppen sind zwei Wartegleise für Güterwagen eingefügt, daran anschließend das Packwagengleis, auf dem, neben dem Lokschuppen, ein Klimaschneepflug mit Beiwagen und ein Feuerlöschwagen abgestellt sind. Im BW Omaha sind außer Dampf- und Dieselloks auch einige handgearbeitete Ellocs zur Schau gestellt.

Der Bahnhof Council Bluffs ist einerseits durch das große Bahnbetriebswerk, andererseits durch die, dem Vorbild nachgebaute, Postumladung bemerkenswert. Die Drehscheibe im BW hat eine Drehbühnenlänge von 540 mm, um auch die großen Dampflokomotiven drehen zu können. Zu Council Bluffs gehört auch ein Tanklager mit Anschlußgleis, dahinter, an der Stirnwand des Lokschuppens ein Schrotthaufen.

Die andere Ausfahrt von Council Bluffs führt theoretisch in Richtung Omaha über den Missouri-Fluß, der hier aus platztechnischen Gründen durch einen großen Bach mit Wehr und Mühle dargestellt wurde. Die beim großen Vorbild vorhandene, aus 14 Bogen bestehende, Mauersteinbrücke ist wenig interessant und wurde daher durch eine Stahlkonstruktionsbrücke ersetzt, deren Vorbild auf der Strecke der Santa Fe-Bahn über den Diablo Canon in New Mexico führt. Auf der Zufahrt zum unteren Niveau liegt eine sehr schöne Holzbrücke, ein sog. „Timber-Trestle“.

Der „Wildwestbahnhof“ am Kopfende der Anlage mit dem Namen „Fort Catherineinheart“ hat ein Anschlußgleis in einem Steinbruch mit separater Erzader. Zwei Arbeitspunkte liegen am Gestein, einer am Erz. Es handelt sich um Schwefelkies, Bleiglanz und Zinkblende als Erzgang im Kalkgestein. Ein Kompressor sorgt für die Druckluft für den Steinbruchbetrieb. Ein kleines Umspannwerk fehlt ebensowenig wie das Gasthaus im Westernstyle; es ist „Frances Railroad Inn“.

Für den Betrieb der ganzen Anlage steht das nachgenannte rollende Material bereit: 37 Lokomotiven, 2 Schneeräumzüge, 89 Güterwagen, 3 Hilfszüge, 3 Schnellzüge, einige gedeckte Güterwagen für den Posttransport, 2 Nahverkehrszüge.

Eingebaut sind 89 Weichen und 200 Relais. Unter den Lokomotiven befindet sich eine Reihe von (auch in historischer Hinsicht interessanten) Typen wie z. B. unter den Dampfloks der „Tom Thumb“, die erste in den USA von

Peter Cooper in Baltimore gebaute Lok, eine „Old Number Three“ (2-B-Western Lok), ca. 1860, eine 4-4-2 „Atlantik“ Type (2-B-1), ab ca. 1880, eine 4-6-2 „Pacific“ Type (2-C-1), aus den dreißiger Jahren, eine 4-6-4 „Hudson“ Type (2-C-2), ab 1934, eine 4-8-4 „Northern“ Type (2-D-2), Union Pacific, aus den vierziger Jahren, eine 4-6-6-4 Mallet-(Gelenk)-Lok „Challenger“ der Union Pacific aus den vierziger Jahren, 6000 PS, eine 4-6-6 Stütztenderlok für den Nahverkehr, erbaut in den dreißiger Jahren für die „Central of New Jersey“, eine 0-8-0 „Workhouse“, das Arbeitspferd für den Rangierverkehr; unter den Dieselloks eine der ersten B-B gekuppelten Dieselloks von 1930 (Westinghouse), eine „Double Nose“ Type von General Motors, ca. 1938, 2000 PS, zwei- und dreiteilige Dieselloks von Fairbanks-Morse, je 2000 PS, eine „F P 45“, moderne Diesellok von General Motors mit je 4500 PS, eine „Road switcher G P 7“ von General Motors, ab ca. 1950; eine Gasturbinenlok, elektrische Kraftübertragung, Union Pacific, Achsfolge 4-4-4-4, 1954, mit zwei Führerständen; unter den Elektrischen Lokomotiven eine „GG-1“ Type der Pennsylvaniabahn mit der Achsfolge 4-6-6-4 (2 C + C 2), aus den dreißiger Jahren, eine „T3-A“ Type der New York Central, Achsfolge 4-4-4-4 (B-B + B-B), dreißiger Jahre, eine Ellok der Great Northern aus den Cascade Mountains, vierziger Jahre.

Das elektrische Stellwerk mit einem Primär-Anschlußwert von 750 Watt umfaßt 6 Trafos. Der Fahrbetrieb arbeitet im Selbstblock; die zugehörigen Relais, die in den 14 einzelnen Platten der Anlage untergebracht sind, leiten Signalstellung und Gleismeldung an das Stellwerk zurück. Von diesem gehen 650 Anschlußleitungen ab; verarbeitet wurden für den elektrischen Teil rund 10 km Draht.

Über der Anlage hängen in der Reihenfolge von den Fenstern zum Treppenhaus folgende Bilder:

- 1) Amerikas älteste Lokomotive „Tom Thumb“ im Wettrennen mit der Postkutsche – 1830,
- 2) Universallok, Type I' E 2' h' 2, Selkirk, Type der Canadian-Pacific-Eisenbahn mit dem Dominion-Express in den Rocky Mountains – 1929
- 3) Güterzug-Lokomotive „Berkshire“ – Type I' D 2' h 2', Lok der Boston Albany Eisenbahn (New York Central System) – erbaut 1926 bei Lima Locomotive-Works, Inc., Ohio
- 4) Schwerer Güterzug der Union Pacific mit Lok Type 4' 12' 2' (d. i. nach deutscher Bezeichnungsweise 2-F-1), erbaut ca. 1932 bei Pocatello – Utah
- 5) Mallet-Güterzuglokomotive der Type 1 D + D 1, Norfolk & Western Eisenbahn, ca. 1938
- 6) Die „William Crooks“, erste Lok im Nordwesten der USA, Great Northern Railway (St. Paul Pacific), erbaut 1862.

Alle Bilder in Bleistift- Buntstiftfarben sind das Werk des Künstlers Alfred Krause, Berlin.

Die Besucher des Spielzeugmuseums haben sicherlich Verständnis dafür, daß eine solche Modellanlage nicht täglich im Betrieb gezeigt werden kann. Vorgeführt wird die Modelleisenbahnanlage jeden Mittwochabend zwischen 18.00 und 20.00 Uhr.