

Von Günther Holzgang (Text/Fotos)

Nicht nur meine Bay-Shore-Line-Anlage hat in diesem Jahr ihr Jubiläum. Auch der Big Boy der Union Pacific, die grösste jemals gebaute Dampflokomotive, feierte im Juni nach über 60 Jahren seine Wiederinbetriebnahme. Und in Südafrika ist es der Red Devil, eine Dampflokomotive, die damals zu den modernsten gehörte, da sie durch diverse Verbesserungen den besten Wirkungsgrad erreichte, und die heute wieder im Einsatz steht.

Meine Faszination für das goldene Zeitalter der amerikanischen Eisenbahn ist nach wie vor ungebrochen und gilt im Besonderen der Dampflokomotive. Die Blütezeit der Eisenbahnen in Amerika ging Anfang der 1960er-Jahre zu Ende. Die Flugzeuge sind schneller, das Auto individueller. Bahnfahren ist daher mittlerweile etwas für Leute geworden, die Zeit haben, das Fliegen fürchten oder sich gar als Railfan bekennen. Heute ist die moderne Eisenbahn zwar noch immer ein integraler Bestandteil der Infrastruktur, und sie erfüllt ihre wirtschaftliche Rolle effizient und reibungslos. Sie zu beob-

achten ist allerdings so interessant wie das Betrachten eines laufenden Förderbandes. Der heutige Einheitsbrei an Lokomotiven und Wagen lässt rund um den Globus das Interesse an der Eisenbahn schwinden, und für jüngere Leute fehlt immer mehr der Bezug zur Dampflokomotive.

Die Ära der Dampflokomotive in Nordamerika war von Bedeutung, da sie einen wichtigen Abschnitt in der Geschichte eines Transportmittels bildete, das einen ganzen Kontinent massgeblich veränderte und das Leben jedes einzelnen Menschen berührte. In jeder Familie war wohl ein Bekannter, der bei einer der zahlreichen Eisenbahngesellschaften gearbeitet hat. Die Dampflokomotive veränderte die Mobilität der Menschen grundlegend. Die Eisenbahn machte die USA zur mobilsten Nation der Welt, und sie war noch wichtiger als das Wetter. Es gab wohl kaum ein stärkeres Symbol der Mobilität als eine Dampflokomotive vor einem Expresszug.

Doch kommen wir jetzt zu meiner Bay-Shore-Line-Anlage. 30 Jahre im Modellbau

sind eine kleine Ewigkeit. Seit 30 Jahren stehe ich hinter demselben Thema, Southern Pacific von 1940 bis 1950, und das konsequent. Eine echte Herausforderung, die aber immer noch viel Spass macht.

Der Anfang

Vor dem Baubeginn der Bay Shore Line hatte ich bereits Erfahrungen im Modellbau der Spurgrösse H0 gemacht. Aus diesen Erfahrungen heraus gab es für mich nur die Variante, eine Anlage mit Modulen zu bauen. Also immer die Möglichkeit zu haben, die Eisenbahn zu transportieren. Sicher, dieser Mehraufwand ist enorm. Vor allem, wenn landschaftlich vom Boden bis zur Decke gebaut wird. Beim Bau der ersten Gebäude habe ich allerdings noch nicht an eine grosse Anlage gedacht, eher an ein einzelnes Diorama. Aber so konnte mit der ersten Dampflokomotive auf dem Modul gerade einmal ein Stück von 30 cm Länge bewältigt werden. Viel zu wenig, um das Ding richtig fahren zu sehen. Und so wurde die Idee zum Bau einer umfangreichen



Ein Postzug in den 1940er-Jahren, gezogen von einer GS4 4-8-4 Schnellzuglokomotive der Southern Pacific. Diese Eilzüge hatten immer Vorrang.

Foto: Sig. Günther Holzgang