



Der Streamliner «San Francisco Chief» der Santa-Fe-Bahngesellschaft auf den Gleisen der Southern Pacific bei der Adeline Street vor Oakland.

Anlage in Modulbauweise geboren. Eine Skizze für den Gleisplan wurde entworfen. Da ich damals noch nicht wusste, wie viel Platz eine Bogenweiche braucht, ist der Gleisplan in seinem Umfang auch kleiner gezeichnet worden und hatte bei Weitem nicht die heutige Anlagengröße von 18×8 Meter aufgezeigt. Das erste Modul mit der Hafenbrücke war noch nicht fertig, da habe ich eine erste Diesellok gekauft, ein 44-Ton-Switcher mit dem Schriftzug The Bay Shore Locomotive. Der Name der Anlage war somit gefunden.

Nun, dieser Schriftzug war frei erfunden und entsprach keinem Vorbild. Es war meine eigene private Hafenbahn, wie es sie in den Staaten zu Tausenden gab. Der Ablauf mit dem Güterverkehr in der Stadt musste aber typisch nach amerikanischem Muster sein. Die grosse und mächtige Southern Pacific arbeitete mit der kleinen Hafenbahn The Bay Shore Line zusammen, und diese bewältigte den Güterverkehr in der Stadt. Der Betrieb ist so klar definiert in einem mittleren Streckenabschnitt zwischen Ausgangsbahnhof und Zielbahnhof.

Von Anfang an wollte ich das typisch amerikanische Flair auf meine Module zaubern. Das, was den Unterschied zu Europa ausmacht. In vielen Büchern zu meinem Thema der amerikanische Eisenbahn gibt es faszinierende Bilder aus dieser Zeit von 1940 bis 1950. Wie dominant war doch damals eine mächtige amerikanische Bahngesellschaft, die ihre Expresszüge auf der Hauptstrecke durch die Straßen einer Stadt rollen ließ. Auch der Güterverkehr rollte in der Stadt meistens über die Straßen. Vielerorts ein knappes Durchkommen zwischen parkierten Autos. Eigentliche Bahnsteige gab es nicht, die Straßen und Vorplätze gingen bis zum Gleis. Lange vor meiner ersten Reise in die Staaten habe ich mich mit Bildern aus den 1940er-Jahren

Dampferlebnisse: Kohle schaufeln in Simbabwe, eine Fahrt auf dem Dach in Burma

Meine Dampfaffinität durfte ich auf vielen meinen Reisen noch erleben. Meine Eindrücke über die Eisenbahnen wurden damals von verschiedenen Erlebnissen bei Abenteuerreisen in ferne Länder wie China, Sri Lanka, Afrika oder Eritrea geprägt. In Simbabwe war das Schaufeln der Kohle in die Feuerbüchse einer Beyer-Garratt-Dampflokomotive abenteuerlich. Das Personal (ohne den Lokführer) hatte beim Eindunkeln am Abend auf offener Strecke Feierabend und verabschiedete sich. So musste ich die Schaufelarbeit übernehmen, bis wir mit dem Personenzug um Mitternacht am Ziel angelangt sind. In Ecuador habe ich mitgeholfen, unterwegs einen entgleisten Güterwagen wieder flottzukriegen, und das mittels einer Aufgleispflanze, die dort überall wächst. In Burma gab es eine abenteuerliche Zugfahrt auf dem Dach, da es wegen des vielen Gepäcks und der Tiere in den Waggons keinen Platz mehr hatte. In Eritrea mit einer Dampflokomotive von Massawa am Roten Meer hinauf in die Hauptstadt nach Asmara unterwegs, haben wir bald festgestellt, dass die Kohle im Tender schlecht zum Heizen war. Alle fünf Kilometer musste ein Stillstand eingelegt werden. So waren die Personen im Zug gezwungen, neben dem Gleis die Sträucher zu fällen, damit wir mit den Ästen das Wasser im Dampfkessel zum Kochen bringen konnten. Die Fahrt dauerte zwei Tage.

