

ACHTUNG: Bitte vor dem ersten Start der Anlage zunächst unbedingt die nachfolgende Beschreibung lesen.

Als die Züge fahren lernten

Zum Starten der Anlage ist der im Startbildschirm erscheinende Trafo auf "Fahrt" zu drehen. Hierzu muss der Drehknopf des Trafos bei gleichzeitig gedrückter Shift"-Taste mit der linken Maustaste angeklickt werden.

Anlagenbeschreibung:

"Ortsveränderungen mittels irgendeiner Art von Dampfmaschine sollten im Interesse der öffentlichen Gesundheit verboten seyn. Die raschen Bewegungen können nicht verfehlen, bei den Passagiren die geistige Unruhe, 'Delirium furiosum' genannt, hervorzurufen. Selbst zugegeben, daß Reisende sich freiwillig der Gefahr aussetzen, muß der Staat wenigstens die Zuschauer beschützen, denn der Anblick einer Locomotive, die in voller Schnelligkeit dahinrast, genügt, um diese schreckliche Krankheit zu erzeugen."

So lautet 1835 das vernichtende Urteil des "Bayrischen Medicinalcollegiums" über Deutschlands erste Eisenbahnstrecke, die neu erbaute Ludwigseisenbahn von Nürnberg nach Fürth und ihre dort eingesetzten Dampflokomotiven "Adler" und "Pfeil". Und doch hält - wie schon bald, 1838, ganz richtig der preußische Kronprinz Friedrich Wilhelm prophezeit- "diesen Karren kein Menschenarm mehr auf". Und auch kein Gutachten...

Die hier vorgestellte Anlage möchte versuchen, den User in diese wilde Pionierzeit um das Jahr 1852 mitzunehmen. Die Ludwigseisenbahn ist da schon 17 Jahre alt und eine mächtige Konkurrenz ist ihr inzwischen in Form der "Ludwigs Süd-Nordbahn" erwachsen, die die Ludwigseisenbahn fast rechtwinklig an der fortan berüchtigten "Fürther Kreuzung" an der heutigen Stadtgrenze zwischen Nürnberg und Fürth schneidet.

Hinzu kommt seit 1843 auch noch ein künstlicher Wasserweg, der "Ludwig Donau-Main Canal", der Vorläufer des heutigen "Rhein-Main-Donau Kanal", der ebenfalls an der "Fürther Kreuzung" unter der Ludwigseisenbahn hindurchgeführt und im nahen Dorf Doos (heute ein Nürnberger Stadtteil) sogar mit einem Brückentrog über den Fluss Pegnitz hinweggeführt wird.

Heute befindet sich auf dem zugeschütteten Areal des Kanals an gleicher Stelle eine mehrspurige Autobahn, der "Frankenschnellweg" und die Gegend zwischen den beiden Städten entlang der "Fürther Straße" ist längst vollständig zugebaut.

1852 zeigt sich die Gegend vor den mächtigen Mauern und Toren der berühmten Reichsstadt, die auf dieser Anlage nach klassischer Modellbahnmanier aber lediglich als Hintergrundrelief fungiert und deren Strukturen -wie auch die der Stadt Fürth- deshalb natürlich nur angedeutet werden konnten, aber noch eher ländlich und beschaulich, wären da nicht die mehrmals täglich vorbeieilenden Dampfwagen, die erst zaghaft, dann immer deutlicher von einer neuen Zeit künden.

Oft steht stolz der erste Wagenlenker der Bahn, William Wilson, höchstpersönlich am Dampfregler des inzwischen schon etwas betagten "Adler", immer noch ehrfürchtig bestaunt und bejubelt von einer Anzahl furchtloser Schaulustiger am Rande der die Bahn begleitenden, von Pappeln gesäumten Nürnberg-Fürther Chaussee, deren

frisches Grün in reizvollem, bewussten Kontrast zu den gelben 5-10 Kutschwagen steht, die jedem Dampfswagen angehängt sind.

Hans-Christian Schulz, der nicht nur die Wagen- und Pferderemisen in Fürth, sondern auch den "Adler" und die Ludwigsbahn-Personenwagen der ersten und der 2. Generation für dieses Projekt zur Verfügung stellte, zeichnet auch für die baugleiche Schwesterlok des "Adler", den "Pfeil" verantwortlich, der 1852 jedoch schon am Rand steht und zur Ausmusterung vorgesehen ist.

Auch die soeben -im März 1852- als Ersatz erworbene, stärkere Lok der Ludwigsbahn, die "Nürnberg-Fürth" (in der Anlage repräsentiert durch die "Aare" von Klaus Keuer), kommt schon auf der Strecke mit den größeren Personenwagen zum Einsatz.

Doch werden auch 1852 noch nicht alle Fahrten mittels Dampfswagen durchgeführt. In den Zwischenzeiten ziehen weiterhin Pferde (im Modell zur Verfügung gestellt von Altmeister Bernt Hoppe) die Personenwagen. Meist traben sie im Konvoi aus 2 bis 3 Gespannen über die Strecke, um der steigenden Nachfrage nach Fahrten in die Nachbarstadt Herr zu werden.

Die Schienen der Ludwigsbahn sind zu jener Zeit auf sogenannten "Gleissteinen" befestigt, große, in den Erdboden eingelassene Steinquader, die zwischen linker und rechter Schiene den Hufen der Pferde ausreichend Platz lassen. Dieser Gleisstil wurde dankenswerterweise von Klaus Keuer extra für diese Anlage konstruiert.

Auch kurze Güterfuhren werden von Pferden bespannt, während die bayrische Süd-Nordbahn, schon von Ferne erkennbar an den Personenwagen (von Hans-Christian Schulz) mit der für die Bayrische Staatsbahn typischen grünen Lackierung, gleich schon kräftigere Lokomotiven beschafft hatte, deren ähnliche Modelle ebenfalls Klaus Keuer aus seinem SNB-Fundus beisteuerte.

Auch in anderen Bereichen der Anlage geht es ebenfalls noch sehr "tierisch" zu, denn neben den "Zug"-Pferden tummeln sich natürlich auch auf den Äckern Arbeitspferde, auf den Straßen Postkutschen und Pferdegespanne (von Manfred Roth) und auf dem Kanal werden Schiffe bis und von der "Schleuse No 82" getreidelt (zumindest simuliert, soweit EEP dies technisch gestattet).

Betrieb:

Die ganz im Stile einer realen Modellbahn von ca. 6 km auf gut 2 km Streckenlänge verkürzte Anlage versucht, dies alles beispielhaft in einem (abschaltbaren) Automatikprogramm darzustellen.

Im Auslieferungszustand ist bei Spielbeginn nur der im Startbildschirm erscheinende "Starttrafo" auf Fahrt zu stellen. Die übrigen, im Bereich des (offen liegenden) "Schattenbahnhofs" befindlichen Regeltrafos regulieren die Kontakt-Zusteuerng im Automatikmodus.

Nach einer kompletten Fahrtrunde, die 1 Stunde und 15 Minuten dauert, erscheint wieder der Starttrafo im Bild. Sobald dieser wieder auf "Fahrt" gedreht wird, startet das Automatikprogramm erneut.

Wer die Züge lieber manuell steuern möchte, sollte (nach dem Abspeichern des aktuellen Zustandes) zunächst alle 3, im unteren linken Bereich der Anlage ("Schatten"bahnhof) sichtbaren Trafos (Signale Nr.39, 50 und 82) auf "Halt" stellen und danach nur den Regelknopf des linken der 3 Trafos (den "Starttrafo", Signal Nr. 39) wieder auf Fahrt drehen.

Straßen- und Wasserfahrzeuge werden jedoch auch bei Handbetrieb weiterhin automatisch gesteuert.

Die Kamerasteuerung wird im Automatikbetrieb von den vorbeifahrenden Zügen ausgelöst. Wer die Kameras z.B. im Handbetrieb sicher ausschalten möchte, sollte zusätzlich das Häkchen im Kameramenü unter "Kamerasteuerung durch Kontaktpunkte" entfernen.

Bei den Standorten einiger Kameras wurde darauf geachtet, dass sie genau die Ansichten zeigen, die durch historische Gemälde und Graphiken, die in den Sammlungen des Deutschen Museums in München, des Verkehrsmuseums, bzw. der stadtgeschichtlichen Museen in Nürnberg bewahrt werden, belegt sind. Einige Ausschnitte aus diesen zeitgenössischen Abbildungen sind quasi als Zitate auch durch die an den entsprechenden Stellen der Anlage postierten "Künstler" erkennbar, die dort gerade das jeweilige Motiv auf ihren Staffeleien (die Ralph Görbing beisteuerte) erschaffen. Und in den Ansichten, für die es keine Belege (oder keine Modelle) gibt, musste halt manchmal auch ein wenig die Phantasie des Anlagenerbauers herhalten...

Um die Kameraeinstellungen insbesondere bei den sich nur langsam fortbewegenden Pferde-gezogenen Zügen nicht allzu langweilig werden zu lassen, sind zu dieser Zeit zusätzlich andere Kameraeinstellungen entlang der Straßen und im Bereich des Kanals aktiv. Da diese zugehörigen Kamerakontakte jeweils durch die gerade vorbeifahrenden Postkutschen, Pferdegespanne oder Schiffe ausgelöst werden, kann es in dieser Zeit zu unterschiedlich schnell wechselnden Einstellungen kommen. Manchmal ist also auch hier Geduld angesagt, bis es "weitergeht", ganz so, wie es in der geruhsamen Zeit in den 1850er Jahren ja noch üblich war.

An dieser Stelle sei auch nochmals allen Konstrukteuren und Rechteinhabern herzlich gedankt, die an das Projekt geglaubt haben und durch ihre Modelle großzügig mit unterstützt haben. Soweit sie nicht oben schon genannt wurden, waren dies Modelle und Rechte von (in alphabetischer Reihenfolge): Hans-Joachim Barth, Uwe Becker, Stefan Bock, Hans Brand, Jürgen Einsiedler, Jürgen Engelmann, Roland Ettig, Stefan Gothe, Andreas Großkopf, Kai-Uwe Lehmann und natürlich von Thorsten Lensing und dem Trend Verlag.

Tauchen Sie nun ein in diese längst untergegangene Welt der "Epoche 0", die in dieser Form äußerst selten als Modelleisenbahn dargeboten wird.

Auch Sie werden sich dem Reiz der alten Zeit bald nicht mehr entziehen können.

Jörg Windberg