

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund



Kim Nipkow

Perfektes Umfeld für Big Boy & Co.



Reportage

Erfolgreiche Ausgabe der
Plattform 2013 in Bauma



Glückwunsch

Hermann Modellbahnen
zu ihrem 60. Geburtstag



Porträt

Qdecoder.ch und feines
Steuern von Signalen

Das Modell als Vorbild fürs Vorbild: HO-Anlage nach US-Vorbild

Kleiner Mann – Big Boy

Big Boy Nummer 4014 der Union Pacific Railroad machte jüngst weltweit Schlagzeilen: Er soll vom Denkmalsockel geholt, restauriert und wieder betriebsbereit werden. Von vielen Eisenbahnfans als die grösste Dampflok aller Zeiten gepriesen, wird ein Exemplar der Serie von 25 Big Boys die «Schienen wieder pflügen», wie die Amis sagen. Kim Nipkow hatte dieses Ereignis mit seiner HO-Anlage «Big Boy in Action» vor zwei Jahren im Modell unwissentlich vorweggenommen.

Von Roland Kink

Foto: Eugén Hänseler



Meister Pelle Søborg und Knappe Kim bei der Arbeit an der 15th Convention of the American Railroadfans in Switzerland, Adliswil 2012.

Der (damals) kleine Mann Kim Nipkow begann wie viele Modelleisenbahner klassisch mit einer «einfachen Märklin-Fussbodenanlage», wie er sich selbst erinnert: «Einige Gleisstücke, normales europäisches Rollmaterial und dann ging der Spass los, kein ernsthafter Modellbau». Bis ins Alter von 13 Jahren war er ein normaler Spiel-Eisenbahner, doch dann kam eine Wende. Er durfte ein erstes Mal mit seiner Familie in die Vereinigten Staaten reisen. Dieser Trip weckte sofort einen neuen Enthusiasmus, diesmal für alles Amerikanische und speziell für die US-Eisenbahnen. Die Märklin-Gleise wurden wieder aufgebaut, und Kim wünschte sich zum Geburtstag gleich das Sinnbild der amerikanischen Dampfloks schlechthin, einen Big Boy. Den erhielt er durch «Ge-

schenkzusammenlegung» von Gotte und Götti, Oma und Opa und weiterer Verwandten dann auch, allerdings im traditionellen Wechselstrom-Mittelleiter-System. Eine zweite USA-Reise anno 2010 führte beim inzwischen Fünfzehnjährigen schliesslich zum Entschluss, eine Anlage nach amerikanischem Vorbild zu bauen. Kim suchte also den Kontakt zur hiesigen Modellbahn-Szene nach US-Vorbild und fand in Werner Meer von den American Railroadfans in Switzerland einen kompetenten Berater. Als erstes wechselte er zum international bekannten Zweileiter-Gleichstrom-System, denn er hatte erfahren, dass «drüben» sozusagen alle Modellbahner dort beheimatet sind. Was aber tun mit dem Märklin Big Boy? Ganz einfach: Diesen mit einen kleinen Aufpreis gegen einen von Trix mit

RP25-Radsätzen tauschen. Nun konnte es richtig amerikanisch losgehen.

Kim, heute ein achtzehnjähriger Gymnasiast, hat sich innerhalb des Modellbahn-Hobbys auf einen äusserst realistischen und präzisen Geländebau spezialisiert. Er sagt von sich, dass er sich auch von der Kunst, vom Fotografieren, von allem Kreativen halt, begeistern lasse. Dabei biete ihm der Landschaftsmodellbau die Möglichkeit, seine kreative Ader dreidimensional auszuleben. Die Modellbahn betrachtet er als gute Verbindung zum Landschaftsbau.

Meister Pelle Søborg, Knappe Kim

Zwei Jahre lang befasste sich der Youngster intensiv mit unterschiedlichen Landschaftsmodellbautechniken. Dabei haben die zwei Bücher «Essential Landscaping Techniques» und «Rebuilding a Layout from A – Z» des dänischen Grafikers Pelle Søborg einen grossen Einfluss auf ihn ausgeübt. Pelle hat sich in jüngster Vergangenheit durch seine grosse Präsenz in der amerikanischen Modellbahn-Fachliteratur und an Ausstellungen in Amerika und Europa den Namen eines führenden Landschaftsmodellbauers auf höchstem Niveau erworben. Er war es denn auch, der an der letzten Convention der American Railroadfans in Switzerland im Herbst 2012 in Adliswil als «special guest» vielbeachtete Landschaftsbau-Demonstrationen darbot. Im gleichen Schulzimmer wie Pelle tat das Gleiche auch Kim. Die Handschrift des Meisters war in den Werken des Gesellen unverkennbar. Der damals kritische Betrachter und heutige Autor dieses Artikels versteigt sich sogar neidlos zur Aussage, dass Kim bereits in der gleichen Liga wie Pelle mit- ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 27



Kim und Mel mit Vater Daniel Nipkow in Kingman, Arizona, im Jahr 2008.



Kim an der Arbeit an der Convention in Adliswil.

Foto: Eugen Hänsele



Union Pacific Big Boy 4011 (Trix-Modell) überquert in der Wüste nahe California Springs einen charakteristischen Trestle (Eigenbau Kim Nipkow).

Foto: Kim Nipkow



Die Dampflok Big Boy mit ihrem Nostalgiezug, den sie in einigen Jahren auch 1:1 am Haken haben kann, neben einem regulären Güterzug der UP.



Kim Nipkow: Nicht mehr «kleiner Mann», sondern grosser Landschaftsmodellbauer.



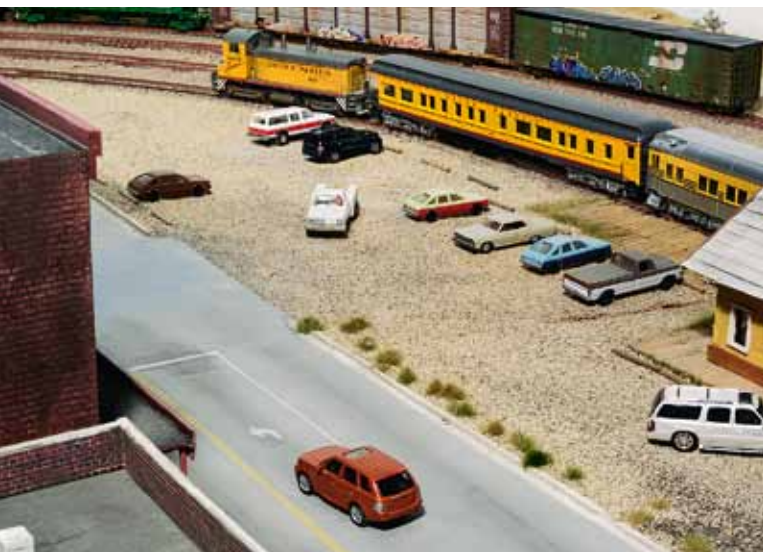
Begegnung des Big Boy mit einem Güterzug mit Autotransportwagen.



Das Bahnhofgebäude von California Springs, angesiedelt auch in wüstenähnlicher Gegend.



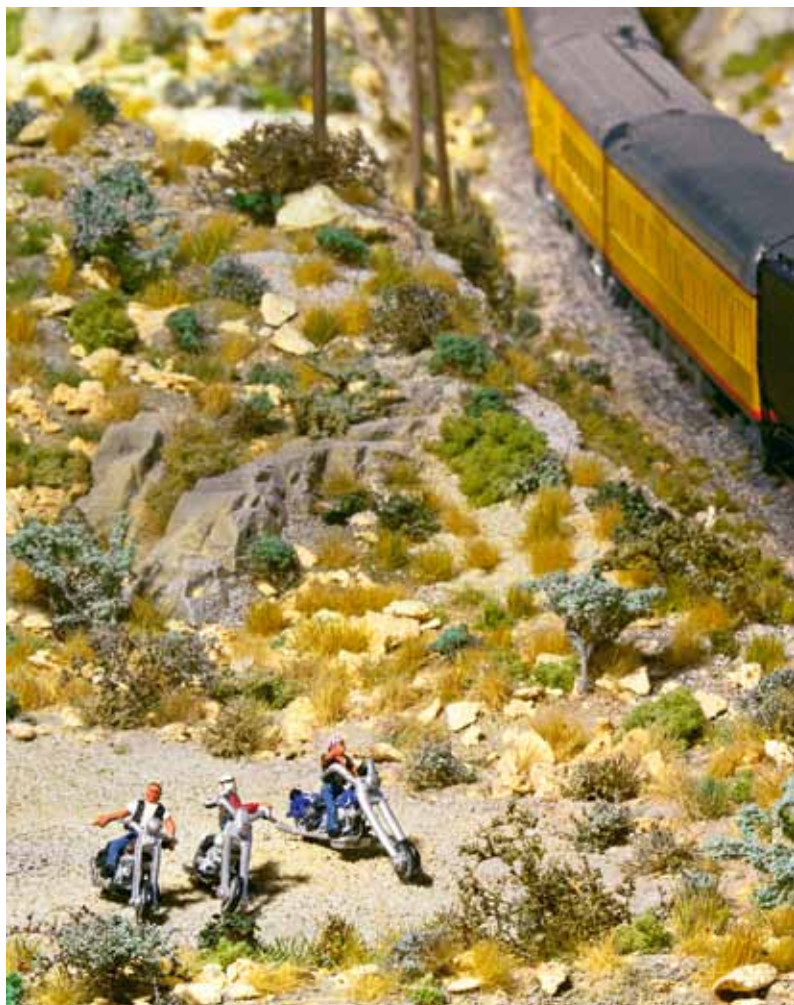
Erstes von Kim Nipkow ganz ohne Bausatzgrundlage gebautes Remisengebäude aus Holz.



California Springs Station Road.



Das Fahrzeug der Begleitmannschaft für Streckenkontrollen.



Big Boy kurz vor der selbst gebauten Holzbrücke. Ob sich die Biker in ihrer Fahr



Lokaler Güterzug auf dem Weg nach California Springs parallel zur Strasse, die von typischen «Ami-Schlitten» aus der Zeit befahren wird.



pause auf dem Ausstellplatz überhaupt für die mächtige Lok interessieren?



Trestle selbst gebaut aus Holzprofilen.

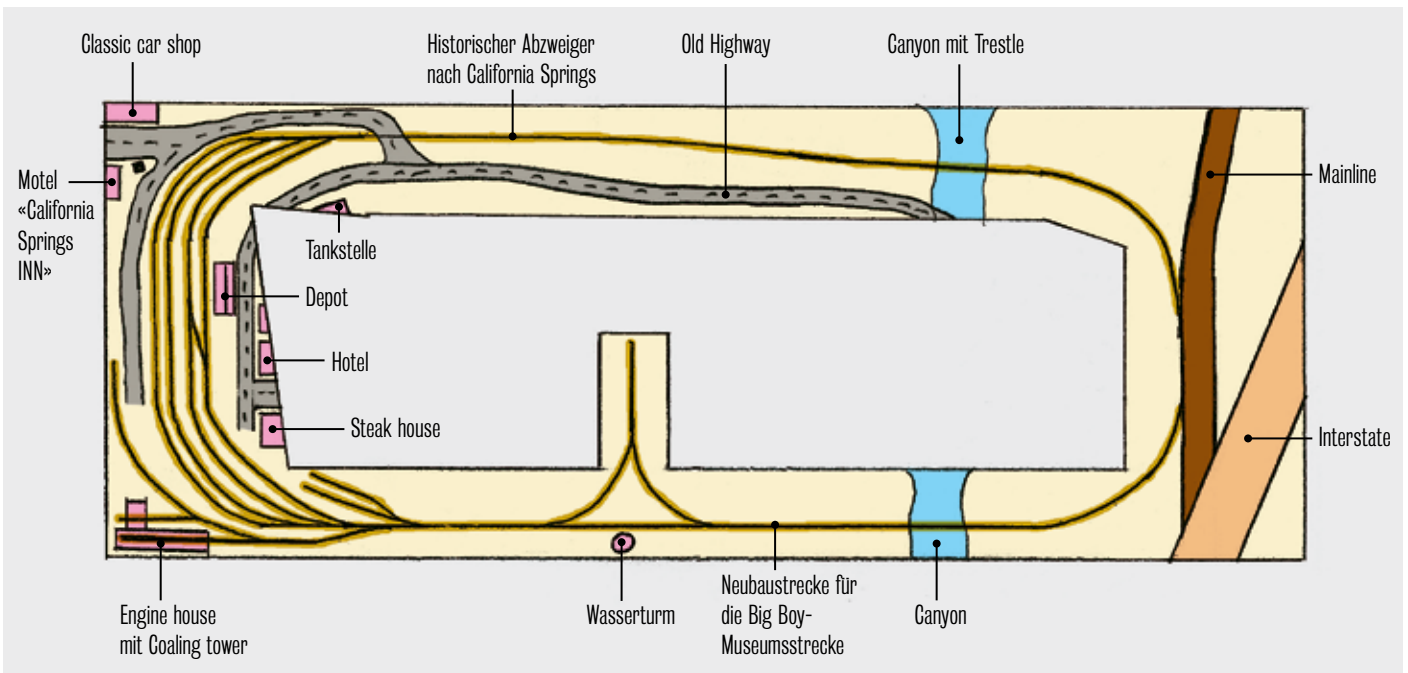


Wer sein Auto liebt der schiebt ...



Foto: Borislav Rajcevic

«Die Anlage Big Boy in Action 2012» an der Convention in Adliswil.



Gleisplan der H0-Anlage mit dem Wüstenthema von Kim Nipkow.



Foto: Borislav Rajcevic

Auf einem der kurzen Anlagenschenkel zweigt die eingleisige Nebenstrecke nach California Springs von der Doppelspur-Hauptstrecke ab.



Foto: Borislav Rajcevic

Die Eisenbahnfans an Bord des von UP 4011 gezogenen Zugs sind auf Gleis 4 in California Springs eingetroffen.



UP 4011 auf dem Weg...



... zum Wasserturm, wo gerade eine kleine Reparatur an einem Dome Car im Gange ist.

Fotos: Kim Nipkow

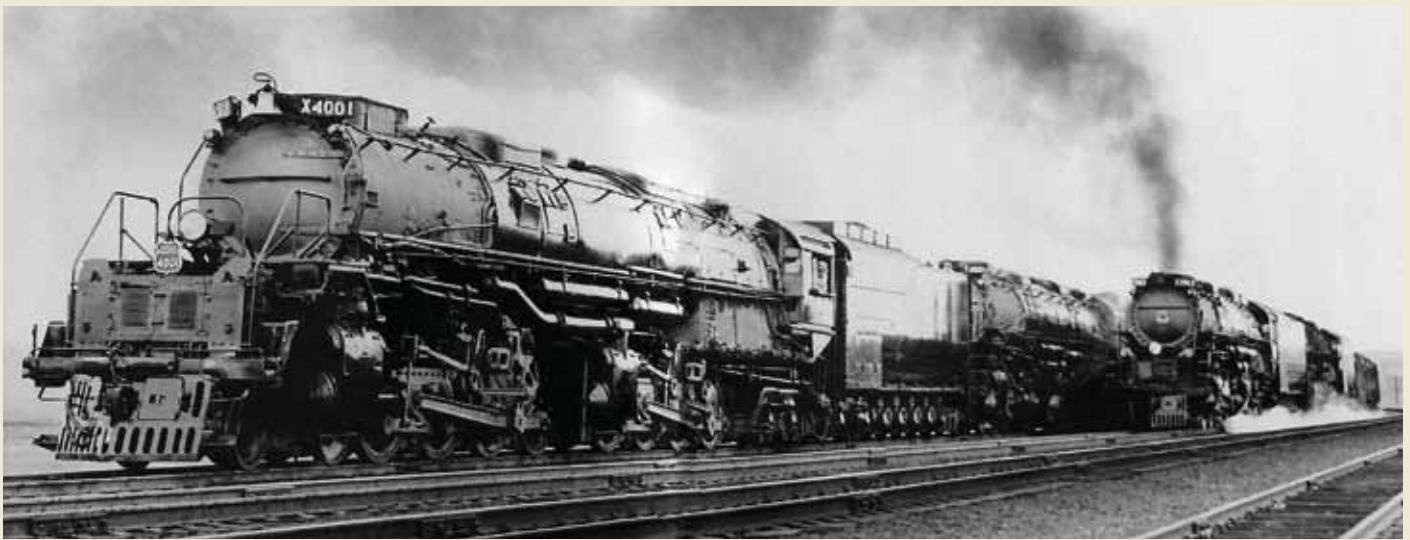


Foto: Henry R. Griffiths Jr.

Viel mehr Dampf-Kraft auf einem Bild geht nicht: Union Pacific Big Boy 4001 und 4008 werden im Jahr 1952 am Sherman Hill bei Borie von den beiden Challengers 3963 und 3964 überholt.



Foto: Michael C. Trent

Union Pacific Big Boy 4014 am 21. Juli 1957 bei Dale Junction am Sherman Hill.



Foto: James L. Ehnberger

Union Pacific Big Boy 4014 verlässt am 2. Januar 1956 Cheyenne.

Geschichte vom Big Boy 4014

November 1941

Union Pacific 4-8-8-4 «Big Boy» Nummer 4014 wird von ALCO (American Locomotive Company) in Schenectady, New York in der ersten Serie von 20 gleichartigen Dampfloks gebaut.

Dezember 1941

4014 wird an die Union Pacific Railroad geliefert.

1961

Die Mehrheit der Big Boys wird ausser Dienst gestellt, nachdem im Juli 1959 zum letzten Mal ein Big Boy einen kommerziellen Zug am Haken hatte.

Oktober 1961

The Railway and Locomotive Historical Society, Southern California Chapter, mit RailGiants Train Museum auf den Los Angeles County Fairgrounds in Pomona, California bittet den Präsidenten der Union Pacific Railroad um Überlassung eines Big Boys. Die UP gibt bereits im Dezember 1961 dieser Bitte statt und schenkt die Lok 4014.

Sie hatte im Dienst der UP offiziell 1031205 Meilen zurückgelegt.

29. Dezember 1961

Nach einer kosmetischen Aufarbeitung verlässt Big Boy 4014 «dead in train» (kalt geschleppt) Cheyenne in Richtung Kalifornien. Die Geschwindigkeit beträgt dabei maximal 25 Meilen pro Stunde (zirka 40 km/h).

8. Januar 1962

Big Boy 4014 trifft in Pomona, seiner neuen Heimat, ein. Im Juli dieses Jahres wird der letzte Big Boy ausrangiert. Bis zum September gelten allerdings noch vier Exemplare in Green River, Wyoming als «operational».

Herbst 2012

Die Gerüchteküche brodelt: Union Pacific soll Interesse an einem der überlebenden acht Big Boys haben, um ihn wieder betriebsbereit zu machen.

23. Juli 2013

Die Union Pacific Railroad gibt in einer Medienmitteilung bekannt,

dass «sie mit dem Southern California Chapter – Railway & Locomotive Historical Society in Pomona, übereingekommen sei, die Eigentumsrechte an einer der grössten Dampflokomotiven der Welt, dem Big Boy 4014, zurück an Union Pacific zu transferieren. Union Pacific plane, 4014 zurück nach Cheyenne zu transportieren, wo die Mannschaft der «Union Pacific Heritage Fleet» ihn betriebsbereit restaurieren werde.» Die Details dieser Arbeiten würden zu einem späteren Zeitpunkt bekanntgegeben. Standorte der restlichen sieben überlebenden Big Boys:

- UP 4004 Holliday Park, Cheyenne, Wyoming
- UP 4005 Forney Museum of Transportation, Denver, Colorado
- UP 4006 Museum of Transportation, St. Louis, Missouri
- UP 4012 Steamtown National Historic Site, Scranton, Pennsylvania
- UP 4017 National Railroad Museum, Green Bay, Wisconsin
- UP 4018 Museum of the American Railroad, Frisco, Texas
- UP 4023 Kenefick Park at Lauritzen Gardens, Omaha, Nebraska



Foto: A. J. Wolff

Dieses Schicksal blieb acht Big Boys erspart: Verschrottung von UP 4013 im April 1963.

zuspielen vermag. Eine an sich erstaunliche Wertung, die aber kritisch-ernst gemeint ist und zum Ausdruck bringen soll, welch erfreuliches junges Talent hier auf die Bühne des Modellbahn-Hobbys getreten ist. Denn nur allzu oft hört man Klagen, dass auf eben dieser Bühne kaum Nachwuchs in Sicht ist. Kim ist seit 2010 Mitglied der Modul-Eisenbahner Urdorf.

«Big Boy in Action 2012»

Bei der Adliswiler Ausstellung 2012 trat Kim Nipkow nicht nur durch seinen Landschaftsbau-Workshop in Erscheinung, sondern präsentierte gleich auch noch seine H0-Anlage «Big Boy in Action 2012» dem staunenden Publikum. Sie ist das Resultat von Kims vorher erwähnten zweiten Amerikareise im Sommer 2010. Baubeginn war am 10. 10. 10. Der neue Trix-Big Boy steht dabei im Zentrum. Nur, es war schwierig, für die geplante Anlage ein glaubhaftes heutiges Vorbild zu finden. Von den 25 gebauten Big Boys ist ja schliesslich kein einziger mehr im Einsatz. Zudem waren sie Güterzugsloks und Kim wollte die schönen gelben UP-Personenwagen einsetzen. So musste erst eine passende Geschichte erfunden werden. Dabei spielt auch eine wichtige Rolle, dass Kim speziell von den amerikanischen Wüstenlandschaften fasziniert ist und diese liebend gerne nachbaut. Sein «Se non è vero, è ben trovato» geht nun so:

Im fiktiven Städtchen California Springs in einer der Mojave Desert ähnlichen Wüste existiert Ende der Fünfzigerjahre eine lose Gruppe von Eisenbahnfreunden, die sich zum Ziel gesetzt hatte, einen Big Boy zu erwerben und für eine Touristenbahn instand zu halten. Ihre Mitglieder, zum grössten Teil ehemalige Lokführer, hatten die Ideen und die Tatkraft, nur fehlten die finanziellen Mittel. So suchten sie Sponsoren.

Im Frühjahr 1960 meldete sich schliesslich ein Ranger, der sich finanziell engagieren wollte. Dem nun offiziell gegründeten Verein gelang es, von der Union Pacific einen Big Boy zu erhalten. Man entschied sich für das Städtchen California Springs, welches am Ende einer der vielen Nebenstrecken liegt, die von der Hauptstrecke abzweigen, zum Ausgangspunkt der neuen Touristenbahn zu machen. Vom Ende der Nebenstrecke wurden neue Gleise zur Hauptstrecke zurück verlegt, um einen Kreisverkehr zu ermöglichen. So muss am Streckenende kein zweiter Bahnhof unterhalten, und die Lok muss nicht gewendet werden. Heute können sich auf der Rundstrecke von und nach California Springs zahlreiche Eisenbahnenthusiasten aus aller Welt am mächtigen Big Boy, den historischen Personenwagen und dem idyllischen

«Die grösste Dampflokomotive der Welt» ist ...

... nicht unbedingt der Big Boy der Union Pacific. Obwohl er von vielen Eisenbahnfreunden dafür gehalten wird. Aber vielleicht ist er es doch: Es kommt darauf an, welche Kriterien man anwendet. Gewicht, Länge, Leistung der Dampfmaschine, Zugkraft am Haken. In jeder dieser Kategorien kann eine Lokomotive gefunden werden, die «grösser» als der Big Boy ist. Wenn man aber die nicht erfolgreichen Dampfloks, sowie experimentelle Einzelgänger ausschliesst, kann man nach amerikanischer Expertenmeinung davon ausgehen, dass die Big Boys der Union Pacific (zusammen mit den Klassen Y6 und A der Norfolk & Western Railway, der Klasse M «Yellowstone» der Duluth, Missabe & Iron Range Railway und vielleicht noch der Klasse H-8 der Chesapeake & Ohio

Railroad) die «grössten» unter allen erfolgreichen Dampflokomotiven waren. Als die zweifelsfrei grössten Loks der Union Pacific nehmen sie zudem eine Sonderstellung in der amerikanischen (Eisenbahn-) Volksseele ein: Die Union Pacific und die Southern Pacific (ehedem Central Pacific) waren die beiden Eisenbahngesellschaften, die vor bald 150 Jahren die erste transkontinentale Verbindung quer durch die USA geschaffen hatten. Zudem ist die Union Pacific die einzige US-Gesellschaft, die noch jenen Namen trägt, den sie schon bei

ihrer Gründung getragen hat. Alle anderen heutigen Bahnen sind Produkte von Mergers (Zusammenschlüssen). Die Union Pacific ist wohl heute die amerikanische Eisenbahn schlechthin. Sie hatte auch am längsten Zeit, es zu werden. Die UP ist nota bene auch die «grösste» US-Eisenbahngesellschaft mit einem Streckennetz von 31898 Meilen (zirka 51300 km), gefolgt von der BNSF mit einem Streckennetz im eigenen Besitz von cirka 38600 km. Die «Grösste» soll doch auch die «Grössten» haben!



Big Boy im Museum Pomona in Kalifornien.

Städtchen in der Weite der Wüste erfreuen. Eine perfekte Geschichte als Vorbild für Kims Segment-Anlage.

Segment-Anlage

«Big Boy in Action 2012» besteht aus 21 Segmenten unterschiedlicher Grösse. Sie sind den Erfordernissen der nachgebildeten Landschaft angepasst und messen zwischen 50×100 bis 100×110 Zentimetern. Die Anlage wurde von Anfang an «for the road» geplant. Sie füllt einen Ausstellungsraum von 8×3 Metern.

Die Fahrstrecke ist ein Oval. Auf dem einen kurzen Anlagenschengel verläuft eine doppelgleisige Hauptstrecke, von der eine Nebenstrecke abzweigt. Diese führt entlang dem einen langen Anlagenteil zum der Hauptstrecke gegenüberliegenden kurzen und damit zum Bahnhof California Springs. Er weist vier Gleise auf. Von hier, dem Endpunkt der Nebenstrecke vor der Gründung des lokalen Big Boy Vereins führt das neue Gleis auf dem zweiten langen Anlagenschengel zurück zur Hauptstrecke und bildet somit einen Loop für den Museumsbahnbetrieb. Bei California Springs befindet sich aus der Zeit vor dem Bau der Rundstrecke noch ein Gleisdreieck, früher nötig zum Wenden der Loks am ehemaligen Endbahnhof. Die gesamte Streckenlänge beträgt rund 20 Meter. Auf dem einen langen Schengel befindet sich ein Einschnitt, auf

dem anderen eine Trestle. Die Landschaft ist der Mojave Wüste im Süden Kaliforniens nachempfunden. Typisch für die karge Felswüste sind Grasbüschel und Sträucher, sowie vereinzelte Bäumchen oder Kakteen. Betrieben wird die Anlage digital mit einer Märklin Central Station 2 mit DCC Update.

Der Big Boy kommt zurück!

Am Anfang der Anlage stand der Big Boy. Die Lok, die niemals mehr fahren sollte. Ausser im Modell. Nun, drei Jahre nach Baubeginn, ist alles wieder anders. Der Big Boy kommt zurück! Lok 4014 kehrt nach einundfünfzigjährigem Aufenthalt noch in diesem Herbst (wenn man den Absichten der Union Pacific Glauben schenken kann) aus dem sonnigen Südkalifornien zurück nach Hause nach Cheyenne, Wyoming. Dort soll sie wieder fahrtüchtig gemacht werden. Kims Vision «2012» dürfte bald wieder Wirklichkeit sein. Einige Jahre werden allerdings noch vergehen, bis 4014 wieder über den Sherman Hill dampft: Es heisst, dass die Union Pacific plant, die Restaurierung per 2019 abgeschlossen zu haben. Dann würde er zum Kernstück der Feiern zum 150. Jubiläum der Einweihung der ersten transkontinentalen Eisenbahnverbindung durch die Vereinigten Staaten. Ob Kim Nipkows Schauanlage zu den dann zumaligen Feierlichkeiten wohl in die Staaten eingeladen wird? ○