

infoblad

2019

op **Z**

www.op-zet.nl

Treinen naar Thalbrück 1

Leven in **Z** 1:220



Inleiding

De infobladen van opZ vormen samen een rondreis de historie en het land Thalgau. Bij je zwerftocht is het stationshotel van de hoofdstad Thalbrück steeds weer een basis. Vanuit je luxe hotelkamer zie je de treinen aankomen op allerlei sporen en je vraagt je af hoe al die treinen hier ooit zijn gekomen. In deze teksten lees je de historie van hoe al die treinen naar Thalbrück kwamen. Het begint al bij de situatie onder Napoleon zoals deze er werkelijk is geweest.

Er zijn twee soorten historie in dit infoblad: In de rollen lees je hoe de treinen *historisch* naar Thalbrück kwamen. In de platte tekst gaat het over mijn eigen historie. Al een halve eeuw werk ik aan mijn modelbouw wereld. Zo ontstond de wereld opZ, het land Thalgau en vele modeltreinen op die schaal die mettertijd naar mijn modelstation van de hoofdstad Thalbrück reden. Je kunt hier één van de twee verhalen kiezen of ze allebei lezen. In ieder geval wens ik je toe dat je aan dit infoblad net zoveel plezier beleeft als ik.



Colofon

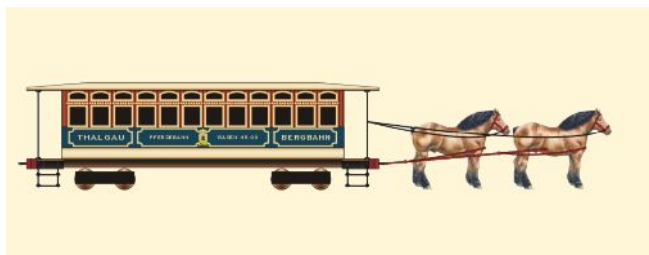
redactie: Robert Thalbrück
contact: thalbruck@op-zet.nl
info: www.op-zet.nl

De website op-zet.nl en de daarbij behorende PDF's verschijnen kosteloos als uitgaven van niet commerciële aard voor hobbyvrienden van spoor Z, 1:220. Zij geven primair de visie van de redactie weer. Voor citaten van derden is de redactie niet aansprakelijk.

Commentaar, aanvullingen en correcties zijn welkom, maar aan eventuele fouten kunnen geen claims worden ontleend. De redactie behoudt zich het recht voor wel of niet te rectificeren.

Geheel downloaden en afdrucken van de PDF's bij de website op-zet.nl (op eigen kosten) is toegestaan, mits niet voor commerciële doeleinden. Geheel of gedeeltelijk kopiëren hiervan naar andere websites is niet toegestaan.

Citaten, afbeeldingen of (deel)uitgaven van de website op-zet.nl en PDF's mogen alleen worden gebruikt voor niet-commerciële doeleinden, mits met voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie van opZ. .



6 De paardentrein op smalspoor



12 Railomnibus op smalspoor



4 Mijn eerste locje bouwde ik als 12 jarige



9 Vele jaren later... bouwde ik deze loc.



13 TBB, de Smalspoor Berg Bahn

Inhoud

- 2 Inleiding
- 4 Hoe de trein naar Thalbrück kwam...
- 5 De Adler
- 6 Paardentrein naar Thalbrück
- 7 Thalbrück als knelpunt
- 8 Sporen naar Thalbrück
- 9 Stoomtrein naar Thalbrück
- 10 Den Thalfuss eerste reis
- 12 Bergbahn naar Thalbrück
- 13 Smalspoor naar Thalbrück
- 14 Eén hoftrein
- 15 Geen hoftrein
- 16 De hoftrein van Maximiliaan II
- 17 Nieuwe Hoftrein
- 18 De hoftrein in Thalbrück
- 19 Ludwig II bezoekt Thalbrück
- 20 Sternwagens in Thalbrück
- 21 De Oriënt Express

Al in 1970 wil ik er een op mijn schaal, zo'n antieke trein, maar heel het Märklin Z-spoor bestaat nog niet. Hoewel ik dan pas 12 ben en Thalgau nog helemaal niet bestaat, maak ik bij mijn huisjes wel een locomotief op die schaal, met het dopje van een balpen als ketel. Ik leg ook mijn eerste spoortraject aan, met kartonnen bielsjes, een totale lengte van twaalf centimeter. Helemaal tevreden ben ik er niet over.

Maar dan wordt het 1972 en ontdek ik in de etalage van een treinenzaak een trein die 'ze' tot mijn verbazing op mijn schaal hebben gemaakt! Ik druk mijn neus plat tegen het glas: die moet ik hebben. Binnen een jaar spaar ik de allereerste beginset van Märklin bij elkaar. Ik heb hem nog steeds.



In 1970 bouw ik als 12-jarige mijn allereerste Z-locje

Hoe de trein naar Thalbrück kwam...

Bij je zwerftocht is het stationshotel van de hoofdstad Thalbrück steeds weer een basis. Vanuit je luxe hotelkamer zie je de treinen aankomen op allerlei sporen en je vraagt je af hoe al die treinen hier ooit zijn gekomen. Ooit moet er toch een eerste trein zijn geweest. Zouden ze hier ook een bibliotheek hebben...?

Paardenwagens in Thalbrück

Napoleon wenst de St Sebastiansburg in 1803 te vorderen voor militaire doeleinden: paardentransporten naar Oberthalgau! Voor Thalbrück is dat een slechte tijd. Door het einde van het keurvorstendom Triburg vervalt de erfenis van het sticht aan het wereldlijke graafschap Niederthalgau. Dat wint hierdoor zodanig aan status, dat de Gaugraf van de Burcht bijna automatisch tot Landesrat wordt verkozen. Maar het is geen echte winst...

en hoe je hem bouwt op schaal Z

Inmiddels bouwde ik verder aan mijn modelwereld opZ. Er kwam een kerk waar omheen de huisjes zich groepeerden. Ik kreeg vrienden en maakte plannen voor een reusachtige baan opZ. Maar vrienden vertrokken en het leven ging verder opZ. Ik tekende banen, emplacementen, droomde van ingewikkelde sporen en grote stations, maar het bleven allemaal maar ideeën.



Mijn allereerste beginset uit 1972 van Märklin op schaal Z



Vanaf 1805 vestigt Napoleon allerlei Duitse koninkrijken, maar de Graafschap Thalgau blijft afgelegen, ergens in de schaduw...



Mijnwagentje voor transport

Mijntransporten

Het enige dat Frankrijk interesseert is wat de mijnstreek van Oberthalgau oplevert. Zo wordt het transport met paardenwagens naar Thalbrück sterk geïntensiveerd. Door Napoleon worden religieuze gebouwen geconfisceerd als gebouwen voor de staat. Zo wordt hier ter plaatse onder protest de synagoge gevorderd als paardenstal voor de mijntransporten.

De Adler

Op andere schalen werd voor het eerst de Adler gelanceerd. Märklin maakte er één op schaal H0 (1:87) met een reusachtig sleepcontact onder de tender. Ik droomde dat er zoiets op schaal Z naar mijn stad kwam, maar dat was natuurlijk onmogelijk.



Märklins H0 Adler

Toch was er in 1990 al een kleinseriemaker die er in slaagde één te maken zij het dan zonder motor: nog steeds is de Railex Adler onder Z-fanaten een soort icoontje. Voor mij was de prijs toen bezwaarlijk, nu zijn ze op.



De Railex Adler

Gelukkig had ik rond 1990 nog veel ander betaalbaars te kiezen bij Märklin.

Toch bleef het wel een beetje kriebelen, want mijn interesse ging juist uit naar die allereerste fase in periode I, de romantiek van de Eisenbahnpioniers. Lees hier meer over in infoblad: *De Ware Adler*.



De oude synagoge te Thalbrück werd een paardenstal

Paardentrein naar Thalbrück



Het is 1814 en door het Weense Congres is alles veranderd. Rijnland en Westfalen komen bij Pruisen, maar blijven daar van gescheiden door het koninkrijk van Hannover, het keurvorstendom Hessen, het hertogdom Braunschweig en de Thüringse kleine staten. Op dezelfde wijze werd Thalgau nu geïsoleerd door het koninkrijk Beieren. Het enige dat blijft bestaan zijn voortdurende transportproblemen. Postkoetsen variëren van luxetot boerenkarren en veel wegen zijn grote delen van het jaar nauwelijks begaanbaar door het nog steeds intensieve paarden-transport vanuit de mijnstreek.

Nú is het dan Pruisen dat aanspraak maakt op de rijke bodemvondsten van Thalgau. Tienduizenden lastdieren zijn onderweg met wagens, die alle een onderkomen moeten vinden in en rondom Thalbrück. In 1820 wordt in Thalgau een paardenbaan aangelegd. Vanaf dan loopt het transport vanuit de mijnstreek op rails en het grote aantal paarden neemt af. De eerste trein in Thalbrück is dus eigenlijk een paardentrein



De eerste trein in Thalbrück

Zélf aan de slag

Rond 1992 waren de eerste Z-treinen al 20 jaar oud. Het betekende dat ik op beurzen ook nu en dan een afgedankt model op de kop kon tikken. Ik heb er daarvan heel wat gesloopt (voor zover ze dat niet al waren). Maar langzamerhand kreeg ik door hoe je van de ene loc een andere kon maken. Nee, de Adler bouwen, dat was nog niet aan de orde. Maar inmiddels kwam er wel een Beierse S 3-6 in *Taubenblau* naar mijn stad.

Ook begon ik goederenwagens om te werken naar modellen die Märklin niet leverde, bij voorbeeld de G10, waarvan ik een hele bierbrouwerstrein maakte. En dan de wagonladingen: Ik stapelde steentjes, houtjes, pakjes en draaide zelf tonnetjes. Ik heb zelfs een keer een 3-assig Pruisisch rijtuig vermoord om er een goederenwagen van fineer uit te bouwen. Het werd een lelijk ding, veel te lomp, maar dat is allemaal oefening moet je maar denken.



Thalbrück als knelpunt

Nu is er voor de mijnen geen noodzaak meer om de wegen goed te onderhouden. Voor de postkoetsen blijven de problemen dus bestaan. Midden 1830 ontstaat een door Pruisen gedomineerde douanevereniging. Het wegennet breidt zich uit tot ca 1.335 Pruisische *Meilen* = 10.000km, 5.800 Thalse *Meilen*. De Postmeister General lanceert een effectief postnetwerk. Koetsen moeten nu op tijd rijden, maar het zijn toch vooral de waterwegen waarover grote hoeveelheden goederen worden versleept. Het vervoer van goederen en zelfs van personen is voor het postnetwerk niet de echte hoofdzaak.



Een deel van het verkeer, met name dat van pelgrims die de kathedraal bezoeken wordt nu overgenomen door de paardenbaan. Toch blijft het vervoer vanuit de mijnstreek via Thalbrück ondanks de paardenbaan moeizaam. De stapelplaats Thalbrück is inmiddels een scharnierpunt geworden voor het transport, maar de overslag van goederen vraagt ter plaatse veel arbeid.

Zwaartepunt periode I

In mijn hoofd heeft zich door de jaren heen de fantasie over een eigen land ontwikkeld opZ. Eigenlijk is dat het megalomane trekje van iedere modelbouwer, maar het is niet nieuw. Koning Ludwig II von Bayern wilde dat ook al. Hij zond zijn Reichsarchivrat Franz von Löher uit om landstreken te verkennen die geschikt zouden zijn voor zijn eigen romantische modelwereld: Cyprus, Kreta of de Krim...

Alleen had hij de absolute macht om zijn ideeën een catastrofale vorm te laten aannemen. Hij perste zijn onderdanen een kapitaal af voor zijn peperdure hoftrain en wist desondanks mateloos populair te blijven bij het volk. Gelukkig wordt ik zelf bedwongen door de limiet van een gewone burger portemonnee. Ik houd het bij treintjes en een fantasiestaat Thalgau met als hoofdstad Thalbrück, alles opZ.

Mijn eigen land Thalgau kent een historie. De treinen komen vooral in periode I. Soms spring ik even naar perioden II en III, maar de geschiedenis eindigt abrupt in mijn geboortjaar 1957. Latere perioden zijn niet van belang voor mijn verhaal. Ik wil dan ook treinen bouwen uit die perioden, maar vooral uit periode I. De periodetabel vind je als PDF in www.op-zet.nl. De onderste regel gaat over treinen naar Thalbrück.

PERIODE 1A	PERIODE 1B	PERIODE 1C										2A	PERIODE 2B	PERIODE 2C	2D	3a	PERIODE 3b				
1832	1840	1845	1850	1855	1860	1865	1870	1875	1880	1885	1890	1895	1900	1905	1910	1915	1920	1925	1930	1935	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		1865-1870		1875-1880		1885-1890		1895-1900		1905-1910		1915-1920		1925-1930		1935-1940	
1832-1840		1845-1850		1855-1860		186															

Sporen naar Thalbrück

In Thalgau duurt het nog tot 1837 voor twee gewiekste zakenlieden samen de Thalgauer Eisenbahn Gesellschaft oprichten (TEG). Ze ontwerpen zelfs een speciaal station dat de aan te leggen smalspoor Bergbahn verbindt met het normaalspoor. Zo kunnen kolen en erts uit de bergen direct naar hoofdlijnen worden gebracht waardoor Thalbrück economisch belangrijk wordt. In Berlijn ziet de regering daar niets in. Het wordt zelfs 1840 voor Berlijn het nodige kapitaal wil lenen om überhaupt één spoor aan te leggen. De nieuwe koning Friedrich Wilhelm IV is nog wel zo spoorminnend.

In maart 1841 sluit de TEG dan eindelijk een overeenkomst met Friedrich Pauli over de aanleg van een 13de sectie, toegevoegd aan het traject van het noorden naar de Bodensee met een uitbreiding voor de lijn naar Thalbrück. Het normaalspoor werd dus pas aangelegd na de Thalgau Bergbahn (TBB). Men deed dat volgens de Amerikaanse methode, om met veel bochten snelle stijgingen te bereiken.

Eindelijk komt in die jaren de aanleg van het normaalspoortraject op gang. Er moet een grote brug komen die een deel van het dal overspant. Hij krijgt al bij voorbaat de naam: grosse Thal Brücke. Bij de bouw van de grosse Thal Brücke adviseert een zekere prof. Schubert in 1845, na zijn succes bij Göltzsch. In 1847 is die grote brug voltooid.



eerste messing locje bij de locloods

Nieuwe fase

Rond 1995 kristalliseert het land Thalgau uit op papier. Daar rijden treinen van bekende Länderbahnen zoals de firma Märklin ze uitbrengt, maar er is nog geen spoorweg maatschappij. Merkwaardig genoeg komt die pas na 2000. Dan slaag ik er in historisch reële treinen te ontwerpen die ik ook kan bouwen. Ze zijn van messing en allerlei scrap die ik op dat moment maar tegenkom. Ik maak een eigen stoomlocje met een motor die weliswaar draait, maar dat niet van zijn plaats komt. Dat locje staat nu nog in gesloopte toestand bij een later gebouwde locloods.

Eindelijk na vele vele pogingen begint het te lukken. Ik bouw een Bayerische BV en een BVI en twee kleine tenderlocs DII en DVI. Vervolgens rolt er een messing locomotief met Stutztender van mijn lopende band en daarna nog een Bayerische CIII.

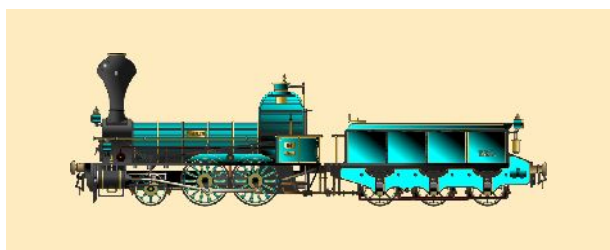
Op een dag ben ik aan een nieuwe PC toe en schaf dan meteen ook een supergoeie printer aan. Nu blijf ik bouwplaatjes te kunnen afdrukken met een resolutie van 4800 dpi! Dat schept mogelijkheden te over. Na een paar van die bouwplaatjes is het tijd voor een nieuwe fase in modelbouwland: Ik richt mijn eigen Eisenbahn Gesellschaft op in Thalgau, de TEG.

Stoomtrein naar Thalbrück

Ludwig I restaureert Hohenschwangau en loopt in 1847 al helemaal niet warm voor een spoorweg. Hij wil het Donau-Main kanaal afmaken, een project ooit door Karel de Grote begonnen. Dat jaar, 10 jaar na de eerste plannen, 5 jaar na het contract met Pauli over de 13de sectie en midden in de crisis- en revolutiejaren 1846 tot 1848, is het zover. Ludwigs Donau-Mainkanaal is gestrand, maar nu rijdt wél de eerste stoomtrein onderlangs de St Sebastiansburg.

Het is de eerste normaalspoorloc Thalfluss. Het spoor is nog maar net één Pruisische mijl lang ($7,5\text{km} = 263.158\text{F}$) en slingert zich tot aan de haven van de Thal Fluss. Die eerste IB stoomloc wordt vanaf 1847 in Thalbrück gestationneerd. Hij lijkt al lang niet meer op het concept van George Stephenson.

De IB-loc Thalfluss



Tekening van de blauwe IB-loc 'Thalfluss' van de T.E.G



En dit is hem uitgevoerd op Z.

Bouwplaat



Bouwplaat van de blauwe IB-Loc 'Thalfluss'

Nu bouw ik écht treinen uit periode I, bij voorbeeld de IB-locomotief Thalfluss die in 1847 te Thalbrück aankomt. Blauw is de bedrijfskleurstelling van de TEG. Hierboven is de bouwplaat die ik er zelf voor heb gebruikt. Wie wil kan een poging wagen...

Een uitvoerig Bericht van den Thalfluss' ersten Reis



Gerste reis

We schrijven 1847. Thalbrück is niet bekrompen, maar toch loopt de aanleg van de spoorweg tien jaar achter op Bayern. Al door zijn roemruchte historie heen heeft het volk zich verbaasd over nieuwe dingen. Toch is onze verbazing groot als in de loods van smederij Stern opeens vier reusachtige ijzeren wagenwielen blijken te staan. Ze zijn zo zwaar dat men zich onmogelijk kan voorstellen dat ze vanzelf naar Thalbrück zouden rollen, laat staan naar Rosenthal of nog verder!

Dok bevindt zich daar een kolossale ijzeren paddestoel die door de smid wordt aangeduid met de geringschattende naam: stookpijp. In een enorme ijzeren kookketel zal het water worden opgewarmd tot stoom door een kachel die eraan is gekoppeld. De eigenlijke spijl van het geheel zijn naar men zegt twee buizen die men 'zuigers' noemt. Deze zuigen echter niets!

Inplaats daarvan zullen ze door de stoomexpansie in lengte toenemen en zal deze beweging door hefbomen in de draaiende beweging der wielen worden omgezet. Al deze zaken worden door de smid zelf aan de prominenten uitgelegd, waaronder twee technische heren uit Neurenberg die hier zijn om de vorderingen te bestuderen. De heren hebben gematigd enthousiast, soms ook met scepsis gereageerd..

Maar nu staat hij daar te sissen en te blazen, die duivelse machine. Nu en dan laat machinist Stern een fluit stoom afblazen hetgeen een zodanig gerucht produceert dat de menigte toegelopen lieden almaar groeit. Daarmee neemt ook de opgewonden stemming toe en de geruchten dat het wellicht niets wordt of de ketel zal ontploffen bij de eerste beweging.

Twee wetsdienaren manen tot stilte wanneer de menigte door enige prominenten wordt toegesproken. De spanning stijgt als het moment aanbreekt. Er volgt een luid gesis, nog een stoomfluit en dan.. het is werkelijk ongelooflijk.. zet zich de machine in beweging, rukt en trekt van de ene na de andere wagen de koppelingen strak!

Brouwen bedekken hunne oren met beide handen. De menigte deinst geschrokken terug. De hele rij wagens zet zich onder luid gejuich van al het aanwezige volk in beweging. Prominenten staan met hun rode hoofden opgewonden wuivend in hun wagens.



De Thalflüss stoot afwisselend sis- en plofklanken uit terwijl de wielen steeds sneller gaan draaien. De gehele trein, want zo noemt men deze rij, beweegt zich langzaam maar steeds sneller naar de einder van ons blikveld.

Kinderen, enkele knapen en enkele zwerfhonden, rennen mee en zelfs een paar ruiters die proberen de suizende vaart der trein bij te houden. Naar men beweert zou deze machine met zijn hele sleep wagens in minder dan de halve reistijd van een paard ter plaatse van Rosenthal moeten aan komen.

Op de Stationshof van Rosenthal staat al net zo'n menigte, nee kleiner, het is een dorp. Een gejuich gaat op: Daar-istie-all! Hoe is dat nu mogelijk. Is men vroeger vertrokken. Nee, maar men is nog simpelweg gewend aan de reistijd van een paardenkoets, een dik half uur.

Na enige minuten dendert het gevaarte nog maar stapvoets binnen. Machinist Stern draait de stoomkraan tijdig dicht, want de wagens die nog geen remmen hebben duiken traag met slappe koppelingen op elkaar tot een compacte rij die de machine zelf moet afremmen, een lange remweg. Wonderlijk genoeg brengt de stuurmanskunst

van de heer Stern de trein op nagenoeg de juiste plek tot stilstand en luid palaverend stromen de eerste echte treinreizigers de menigte tegemoet om opgewonden verslag te doen van de hoge snelheidstrein die hen hier zonder paarden bracht..



Eerste dag envelop met afbeelding van de locomotief Thalflüss ter gelegenheid van 170 jaar Thalgau Eisenbahne..



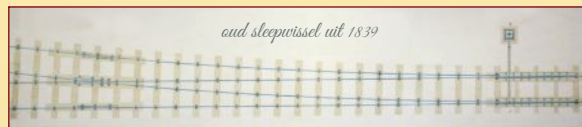
Bergbahn naar Thalbrück

In 1848 werd nu ook de Thalgau Bergbahn aangelegd met hergebruik van het oudere smalspoor van de paardenbaan. Eigenlijk kwam het smalspoor naar Thalbrück er dus eerder dan de trein op normaalspoor. In Thalbrück komen de twee sporen samen. Er is dan nog maar één smalspoor-locomotief en één personenrijtuig. De eerste jaren wordt op het smalspoor nog vooral met paardentractie gewerkt.

In 1849 komt het eerste tweekleurige post-bagagerijtuig. De delen voor post en bagage zijn respectievelijk rood en groen gekleurd.

In 1853 worden van de smalspoorbaan

alle oude sleepwissels vervangen voor die met gelijke tongen en een puntstuk.



In 1855 wordt de nu afgedankte remise, de vroegere synagoge die ooit als paardenstal werd geconfisceerd, aan de Joodse gemeente terug gegeven.

In 1878 ontwikkelt Obermaschinenmeister Herbert een railomnibus voor de TBB, maar hij gaat pas in 1880 rijden met een bijwagen. Na WOII wordt het nog bestaande materieel van de TBB gerestoureerd in ingezet voor het toeristenbedrijf.



railomnibus

Niet Kittel, maar dhr Herbert uit Thalbrück ontwierp al rond 1878 een compacte stoomketel. Hij kon dwars in een rijtuig op twee draaistellen worden gebouwd. De firma Stern ontwikkelde er in 1879 dit stoomrijtuig mee dat door één man kon worden bediend. Oorspronkelijk zouden er twee van komen voor de lijnen Thalbrück-Oberthalgau en Thalbrück-Rosenthal. Uiteindelijk werd het er maar één, met bedrijfsnr... 1.

Hij werd geëxploiteerd door de TBB, de Thalgau Berg Bahn, voor rekening van de TEG, de Thalgau Eisenbahn Gesellschaft. Rond 1908 werden beide bedrijven door de staat uitgebaat.

Rond 1918 kwam de TBB weer in handen van particulieren en bleef dat tot 1928. Toen de DRG (Reichsbahn) het bedrijf in dat jaar wilde opheffen greep de staat Thalgau zelf in. Met behulp van particulieren werd de nu al beroemde TBB voortgezet.

Vanaf dat jaar reed de TEG met 1ste, 2de en 3de klasse rijtuigen, bij de TBB bleef het bedrijf onveranderd uit twee klassen bestaan. Pas na 1945 verviel de 1ste klasse, maar nu werden de stoom-voertuigen in toenemende mate ingezet voor de toerist. Juist door zijn populariteit is het smalspoor altijd gebleven wat het was... een ouderwets bergbaantje.

Smalspoor naar Thalbrück



Voor de landstreek Oberthalgau, een berggebied, wordt mijn spoorwezen nog uitgebreid met de TBB, de Thalgau Berg Bahn. Deze maatschappij ontstaat uit het vervoer met paarden en wagens in de mijnstreek. Het wordt rond 1825 een paardenbaan op rails en vervolgens in 1848 een smalspoormaatschappij met een aansluiting op normaalspoor in het station van Thalbrück. Dat moet dus een station worden met normaal- en smalspoor. Dat station leid ik af uit het station van Neurenberg in 1844. Het komt uitgebreid nog aan de orde in het infoblad over Station Thalbrück.

en er een pulsbreedte regelaar bij is zodat het allemaal heel langzaam kan rijden..

In de goederenwagen van het treintje zit de aandrijving, een 35,5mm chassis. Overigens zijn de personenrijtuigen zo gebouwd dat je ook daarin die motoreenheid kunt schuiven. Nu ik de smaak te pakken heb bouw ik ook een railbus, een soort Kittelrijtuig op stoom, maar geschikt voor mijn smalspoortje. Ik teken er ook nog een bijwagen bij. Omdat de motorunit heel laag is, ca 5mm, blijven de interieurtjes transparant. Zo staat voor in de railbus een complete stoommachine met kolenbak.



Station Thalbrück in aanbouw

Als laatste smalspooruitspatting is er nog de paardentrein, maar in mijn fictieve historie is die er natuurlijk het eerst. Ook die wordt aangedreven door zo'n 35,5mm chassis met motor. De paarden wil ik op de een of andere manier over het spoor laten 'lopen', maar hoe ik die puzzel heb opgelost kun je lezen in een later infoblad. Eventueel komt er nog een goederentrein. In eerste instantie gingen die ook nog met paardentraction, maar later wordt ook het transport uit Oberthalgau door een stoomlocomotief overgenomen.

Effe T Z-etten

In 2014 zie ik voor het eerst een treintje van het Japanse Eishendo in een modelbouwzaak in Aken. De schaal is 1:450 en het spoor ca 3mm. Ik zie er meteen een smalspoortje in opZ, maar vind het te duur. Bovendien zit het knullig ingepakt en dat blijft het ook want het wordt niet getoond. In 2018 kom ik het pas weer tegen op een beurs. Daar wordt het gedemonstreerd. Ik koop een beginsetje en bouw voor het eerst een smalspoorlocje met drie wagens. Grappig is dat de wieltjes ervan magnetisch zijn

Eén hoftrein

De hoftrein van Maximiliaan II heb ik gebouwd uit fotokarton en oude Märklin bananenwagens. Er zijn heel veel van die wagens afgedankt. Ze zijn vaak krom of kapot. De onderstellen maak ik los en korter zodat ze bij de latere bovenbouwen passen. Er komen ook meteen minder grote koppelingen aan (micro-trains). Ook de verzwaringsplaatjes zaag ik op de juiste lengte.

De personen- en bagagerijtuigen heb ik uitgetekend met Corel Draw en afgedrukt met een Canon printer (4800 dpi). Ik maak een frame uit stevig karton en bouw daar de bedrukte wandjes omheen. De vensters snijd ik uit met een breekmesje. Ze worden verglaast met schoongewassen inkjetfolie.

De ribbelvensters uit de bagagerijtuigen zijn geknipt uit een velletje geribbeld plastic dat ooit bij een snelhechter zat. Echte modelbouwers roepen *aha!* bij de gekste dingen.

De armaturen op het dak zijn uit messing- en koperbuisjes, soms van koperdraad gesneden. Het hekwerk, de dakconsoles en de remmen zijn van dun metaal draad 0,25mm. Het geheel is nog afgewerkt met acryl miniatuurverf. Deze bouwwijze is bij mij de laatste stand van zaken. Te Zijner tijd moet er nog een locomotief bij komen die meer bij de periode 1852-1860 past.

Voorlopig eindigt hier het maakverhaal. In het infoblad: Treinen naar Thalbrück 2, komen vier verschillende bouwmethoden aan de orde die ik door de tijd ontwikkelde.

De historie hierna vormt een opmaat naar deel 2. Het gaat daar over de hoftreinen van Maximiliaan II, zijn zoon Ludwig II en diens bezoek aan Thalbrück. Tenslotte volgt alvast een vooruitblik naar deel 3 over de Sternwagens en de Oriënt Express.





Hoftrain Ludwig II

Geen hoftrain

In 1866 zijn Rheinland en Westfalen nog altijd gescheiden van de rest van Pruisen. Nu wordt het probleem simpelweg opgelost door de annexatie van Hannover en Kurthessen terwijl de gehele Thalgau nog ongemoeid blijft. Het jaar daarop wil men Niederthalgau inlijven bij Bayern! Ludwig II von Bayern (1845-1886) verwaardigt zich echter niet om deze graafschap te bezoeken. Het duurt nog bijna 14 jaar voor hij écht niet anders kan. Dan bezoekt hij er zijn schip.

Net als zijn grootvader Ludwig I en vader Maximiliaan II put Ludwig II de staatskas uit en dit levert ook Thalbrück onwelkome belastingen op. Hij laat onder andere de hoftrain voor zichzelf verbouwen, bestelt een kostbaar staatsieschip, een hete luchtballon en zelfs een koninklijke pronkslede.



De pronkslede

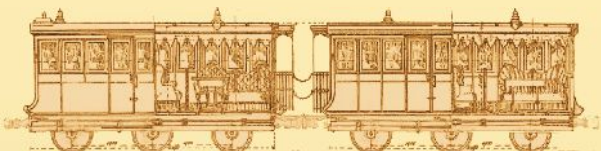
Koning Ludwig II was dol op reizen door de sneeuw met een pronkslede en fakkel-ruiters. Enerzijds kwam dit voort uit de romantische interesse van de koning, anderszijds werd hij geïntrigeerd door moderne uitvindingen. Zo had hij in zijn slede elektrisch licht en een hoorn die hij beide met knoppen kon bedienen. Over zijn reizen van Biessenhofen in Allgäu naar Neuschwanstein is weinig bekend, over zijn

reizen door Oberthalgau helaas nog minder. Nochtans is er in onofficiële kringen sprake van dat koning Ludwig II en Keizerin Elisabeth van Oostenrijk ofwel 'Kini' en 'Sissi' de streek 's winters samen hebben bezocht.

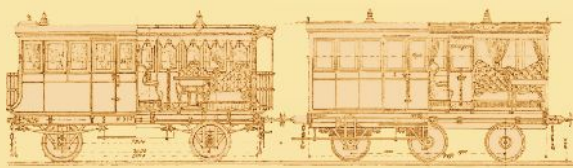
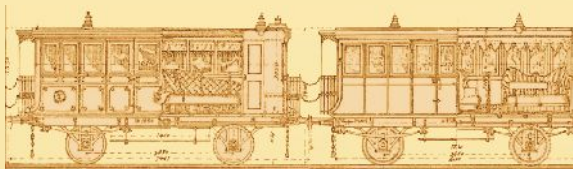
Ze spraken met elkaar af onder de namen Adler en Taube. Beide waren geleende namen uit Goethes poëzie.



Hoftrain Maximiliaan II



Hoftrain Ludwig I 3-assige wagens 338 en 339



De Beierse hofrijtuigen 338, 346 en 347 zijn omgebouwd tot 2-assers, alleen rijtuig 339 is nog 3-assig.

Sporen in alle Staten

Het door eenen technischen beambte begeleide koninklijke spoorrijtuig bereed het Saksisch-Beierse Staatspoor van Hof tot Leipzig, zó dan de Leipzig-Maagdenburger lijn tot Cothen en van daar de Berlijn-Anhaltische lijn tot Berlijn, van Berlijn terug de Anhaltische en Leipzig-Dresdense lijn naar Dresden, van Dresden de Saksisch-Silezische en Nedersilezisch-Märkische lijn tot Breslau, dan de Opper Silezische en de Wilhelmslijn, voorts de Keizer Ferdinands-Noordlijn tot Wenen, van Wenen de sporen naar Praag, Van Praag over de Saksisch-Boheemse lijn naar Dresden en van daar over de Leipzig-Dresdener lijn weer terug'... 'In het algemeen was de slotsom, dat... onder toepassing der eerbiedigst betrachte voorzichtigheids Maatregelen... met deze wagens alle sporen van Duitsland kunnen worden bereden, met uitzondering van Badische.

Hoftrain Maximiliaan II

Negen maanden na de eerste rit van de Adler, op 17-08-1836, reed koning Ludwig I (de opa van Ludwig II) met salonrijtuig nr 8 van Neurenberg naar Fürth. Er was toen nog geen hoftrain. Dat was behelpen...

Pas tegen 1848 bestelde hij een échte hoftrain, vier houten 3-assige wagens. De nrs. 338, 339 en 346, 347 waren precies gebouwd als alle gewone rijtuigen, breed en laag, volgens de Belgische bouwwijze. Je zag eigenlijk alleen aan de versiering dat ze als praalkoetsen waren bedoeld.

In 1848 erfde zijn zoon Maximiliaan II deze hoftrain. Hij liet deze in 1852 verbouwen tot 2-assers en geschikt maken voor de eerste lange afstandsreis door Europa, maar rijtuig nr. 339 blijft 3-assig. Hoogten en breedten werden aangepast aan sporen en perrons. Lantaarns en treeplanken werden verwijderd en er kwamen twee bagagerijtuigen met aangepaste buffers. Daarin werd ook een stookinstallatie gebouwd voor de verwarming met water.

Nu kon men sporen in alle staten behalve Baden. Daar lag nog breedspoor 1600mm. Normaalspoor is 1435mm. Thalbrück werd op deze reis niet aangedaan. Men sloeg het simpelweg over. In 1855-56 kwamen er vier rijtuigen bij voor het gevolg. In 1860 wil hij een intercom en overgangsplatforms. Rijtuig 339 wordt vervangen door nr.1254. De hoftrain telt dan acht rijtuigen en een stookwagen..



De hoftrain Maximiliaan II had....



...twee bagagerijtuigen



Koninklijke kleding

Je kon als koning of koningin natuurlijk niet zomaar in je dagelijkse kloffje op reis. Je conformeerde je op zijn minst aan de keizer. Kwam je als vorst of vorstin aan op een onbekend perron, dan was je door het *gevolg* al gedurende enige lange reizen representatief uitgedost.

Hierboven een impressie van hoe je bij het verlaten van je hofrijtuig ongeveer de rode loper betrad. De degen, de gouden tressen en een sjerp behoorden tot de standaard en een dame zou toch bij een staatsbezoek minstens de parasol en een hoed moeten dragen.

Nieuwe hoftrain

In 1860 liet koning Maximiliaan II de nieuwe hoftrain verbouwen. Nu verschijnt ook het grote 4-assige koningsrijtuig van 14m lang. Met zijn eerste officiële reis München-Salzburg bracht koning Maximiliaan II de Oostenrijkse keizer Franz Joseph thuis over de nieuwe spoorlijn Parijs-Wenen, weer voorbij Thalbrück

Hoftrain Ludwig II

koning Ludwig II erft de hoftrain in 1864 en vindt die te Spartaans. Hij laat hem van een nieuw Barok interieur voorzien. Ze krijgen ook nieuwe nummers:

nr 4558	2-assig bagagerijtuig met remmershuis
nr 4557	2-assig gevolgrijtuig
nr 4556	2-assig gevolgrijtuig de helft is voor de reiscommissaris.
nr 4555	4-assig koningsrijtuig nog zonder kroon en lantarens
nr 4559	2-assig stookrijtuig met remmershuis

In 1891 krijgt het koningsrijtuig twee 2-assige draaistellen en komt er nog een panoramarijtuig bij met twee balkons.

Hoftrein in Thalbrück

In de zomer van 1880 bezoekt koning Ludwig II eindelijk Thalbrück per trein, of liever gezegd, de St Sebastiansburg en het staatsieschip St Alexandra. Hij komt aan met zijn koninklijk blauwe Beierse trein die de bewondering van het hele volk afdwingt. Op het station ziet het zwart van de mensen. Maar van de koning zélf krijgen ze nauwelijks iets te zien. Op het grandioze hoofdstation van Thalbrück is voor de gelegenheid een koninklijke loge ingericht met een suite waar hij kan overnachten. Maar dat is de koning onwaardig.

Hij verlaat het station en overnacht op de burcht. De dag erna rolt hij met de nieuwe railomnibus bergafwaarts tot het station. Daar gaat hij per koets naar de haven en wordt hij met een speciaal voor hem hier heen gevaren blauw rivierschip naar de scheepswerf gebracht waar hij de doop van het schip bijwoont. Hierover gaat infoblad "Schip op schaal". Na afloop bezoekt hij nog het slot Thalfuss. Tenslotte vertrekt hij spectaculair met een echte hete luchtballon.



Het blauwe rivierschip



Het pronkschip de St Alexandra

Hoftrein Ludwig II

Ludwig II, de zoon van Maximiliaan II, erfde de hoftrein in 1864. Hij vond de interieurs Spartaans en liet de trein het jaar daarop verbouwen. Ook wilde hij een 'glaswagen', een terrasrijtuig. In 1866 maakte hij zijn eerste reis door Franken: Regensburg, Darmstadt en Würzburg werden bezocht, maar alweer bleef Thalbrück in de schaduw.

In 1868 kwam er een koningskroon op het pronkrijtuig en werd het interieur Duits barok, zoals het nu nog is te zien in het Verkehrsmuseum in Neurenberg. Koning Ludwig II reisde steeds liever incognito met drie gewone groene rijtuigen: nr 5596, een geleiderijtuig 1e-2e klasse en een bagage-rijtuig met keuken. In 1876 werden die laatste twee vervangen door geleiderijtuig 19041 en servicerijtuig 19040, beide groen.

Toch was het in 1880 eindelijk zover dat Ludwig II Thalbrück bezocht en ditmaal wel degelijk in zijn echte, officiële zevendelige koningstrein. Dat was om de doop van zijn pronkschip de St Alexandra

De railomnibus

In 1878 ontwikkelt Obermaschinenmeister Herbert een railomnibus voor de TBB. De stoommachine en het chassis en worden in 1880 gebouwd door machinefabriek Stern. Voor het koetswerk worden meerdere wagenbouwers aangezocht. Zo ontstaat een zeer wendbaar stoomrijtuig op twee draaistellen, waarvan er één is aangedreven.

Men vroeg oorspronkelijk om een dubbeldekker, maar O.m.m. Herbert betoogde dat het goedkoper was om, alleen in de drukke zomer, een bijwagen in te zetten. Zo kon machinefabriek Stern de aandrijving licht houden. Ook het houten koetswerk was eenvoudig. De neus lijkt op die van latere benzolwagens, maar is hier een kolenbak.

De wagen had intern een afgesloten post- en bagageruimte. Zitbanken langs de zijwanden en een dubbele middenbank boden ruimte aan dertig reizigers. De bijwagen kon naar believen worden ingericht tot een luxe (rook)salonrestaurant.



De railomnibus
Zie ook pag 12

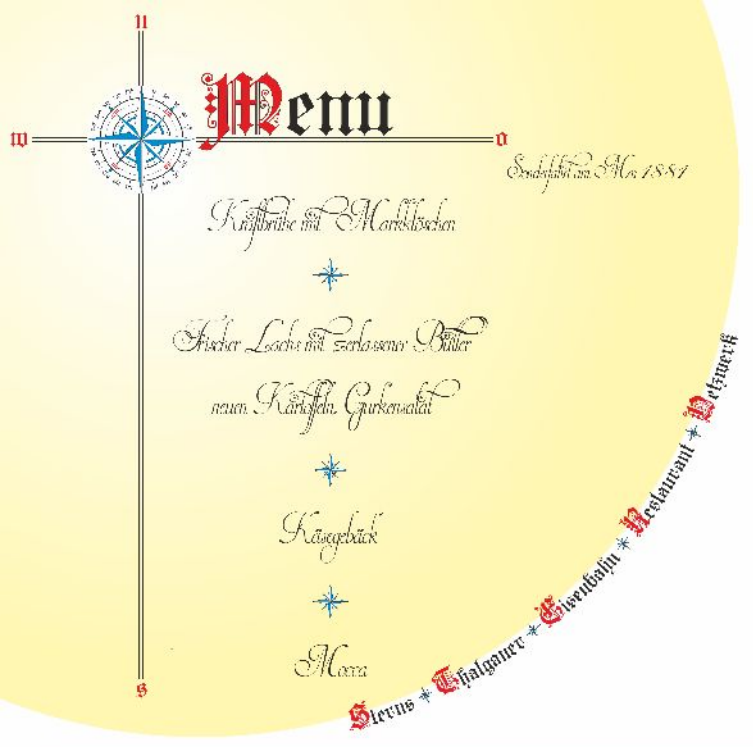


De Koningskroon op het pronkrijtuig

Bezoek Ludwig II

Het is niet zeker, maar wel waarschijnlijk dat koning Ludwig II de Sebastiansburg heeft bezocht met de nieuwe railomnibus die omstreeks die tijd was aangeschaft. Hij zal de steile weg omhoog vast niet te voet hebben afgelegd. Het valt aan te nemen dat koning Ludwig II die bepaald een voorkeur had voor middeleeuwse romantiek, ook geïntrigeerd moet zijn geweest door dit nieuwe vervoermiddel. In zijn paleizen en vervoermiddelen had hij immers steeds de nieuwste vindingen laten installeren. Al in zijn pronkslede had hij elektrisch licht laten bouwen en een hoorn die hij met een knop kon bedienen (pag 15).

Zeker is dat omstreeks die periode de bijwagen nog zijn luxe interieur had omdat voor de financiering ervan kort tevoren prominenten hadden meege-reisd. Het is dus goed mogelijk dat de koning in deze luxe bijwagen heeft geluncht. Zeker is ook dat de kleindochter van de heer Stern in die bijwagen op proef maaltijden serveerde.



Menu ter gelegenheid van de eerste rit met de Sternwagens

sternwagens



Als Sara Stern op 12-jarige leeftijd wees wordt komt zij bij haar grootvader in huis. Hij is een smid van 58 jaar en heeft zich een bijzondere naam verworven in Thalbrück. Sara blijkt van haar voorouders bepaald culinaire kwaliteiten te hebben geërfd en die blijkt ook opa Stern te hebben. Samen ontwikkelen ze dan geheime recepten in hun zogenaamde 'Sekrete Boek' en serveren in 1880 een bijzondere maaltijd aan de koning in de nieuwe railomnibus. Dit wordt opgemerkt door de aandeelhouders van de Thalgau Eisenbahn Gesellschaft die hen dan uitnodigen voor een gewaagd experiment:

Sternwagens in Thalbrück

Dat een kleindochter van de heer Stern in de railomnibus maaltijden serveerde werd opgemerkt door de TEG die de heer Stern prompt uitnodigde om het experiment in twee van hun rijtuigen te herhalen. Zo werden in 1881 de zogenaamde Sternwagens ingevoerd. Deze wagens waren van meet af aan populair en droegen in hoge mate bij tot het succes van de TEG. Om hun bekendheid nog te verhogen werden ze uitgedost in een speciale rode livrei die afstak tegen de normale blauwe rijtuigen. Zelfs deze kleurstelling is later nog bij veel restauratierijtuigen terug te vinden. (Mitropa).

Die rijdende restaurants werden op hun beurt weer opgemerkt door een zekere heer Eisenloffel. Deze had connecties met een zekere Belgische heer Nagelmackers. Hij was namelijk benaderd omdat hij dertig jaar tevoren onderzoek had gedaan naar Maximiliaans Europareis. Dhr Nagelmackers had nu het idee opgevat om een dergelijke internationale spoorreis te organiseren.

Een rijdend restaurant

Zo gaat het eerste rijdende restaurant, de zo genaamde "Sternwagen" de rails op. Normaal zijn de rijtuigen van de TEG blauw, maar opa Stern bedingt dat de restauratiewagen rood wordt gemaakt. Deze opvallende stap wordt toegestaan en nog tot op heden zijn restauratiewagens wereldwijd meestal rood (Mitropa). Hier boven vind je het eerste menu dat in die eerste Sternwagen werd geserveerd. Tegen 1884 zijn Sternwagens wereldberoemd in heel Thalgau. Sara Stern is dan pas 17 jaar.

Het oosterse mysterie

Vele welgestelde tijdgenoten van Koning Luwig II richtten hun romantische interesse op het *oosterse mysterie*. Constantinopel werd een geliefd reisdoel voor moderne toeristen met een reisgids. In 1860 reisde kroonprins Leopold II vanuit België naar de Levant met een zakelijker doel namelijk het vergaren van Ottomaanse Rijksdelen. Al in 1866 lag daar 441km spoor, voornamelijk in Anatolië. De Oostenrijkse baron Hirsch richtte een oosterse spoormaatschappij op.

Dit bracht de Belg Georges Nagelmackers al in 1872 op het idee een treinreis *zonder paspoorten* te organiseren. Zijn Europese eenwording tussen de rails werd vanaf 1876 een feit. In 1882 reed er voor het eerst een München gebouwd rijtuig van Marseille naar Nice. Het was ingericht als eetzaaltje met kleine tafeltjes voor snacks. In 1883 is de échte Oriënt Express een feit. De reclame bestond toen vooral uit pikante haremdames en... copieuze maaltijden!



Parijse komedie die zinspeelt op het pikante

Voorbeeld van zo'n Copieuze maaltijd:

Oesters en Soupe met Italiaanse Pasti,
Tarbot au Sauce Verde,
Poule à la Chasseur,
Filet de Boeuf,
Pommes de Terre Château,
Chaud-Froid van Wild met een Salade,
Cacaopudding en een Buffet Dessert toe.

De Oriënt Express

In 1883 komt er dan ook voor het eerst een experimentele Oriënt Expresstrein door Thalbrück. Deze luxe trein heeft inderdaad een rijdend restaurant. In Thalgau worden door de komst van de Oriënt Express de Sternwagens nog beroemder als uitvinders van 'smullen op het spoor'. Rond 1900 is het de normaalste zaak van de wereld dat de Oriënt Express ook Thalbrück aandoet. Er wordt niet altijd gestopt, maar af en toe wel en dan verschijnt hier ook de welgestelde toerist die tussendoor met de Bergbahn de Burcht bezoekt. Ook is Thalbrück een tijdelijk opstappunt voor reizigers per boot die hebben overnacht in hotel Steyn Bock of MumBay te Rosenthal. Andere reizigers die hun intrek hebben genomen in het riante stationshotel gaan te Thalbrück aan boord voor de illustere reis naar de Oriënt. Zo wordt Thalbrück ook bekend als knooppunt voor het latere internationale treinverkeer.

...het riante stationshotel... dat is hier, waar ik mij heb verdiept in de historie. Maar ik ga niet naar de Oriënt, want ik kwam voor Thalbrück. Ik kijk eens naar buiten en besluit er niet op uit te gaan, want het is winter in Thalgau en veel te koud. Ik vraag me af hoe de mensen hier vroeger reisden in hun onverwarmde treinen, of hoe ze dit station met zijn riante hotel ooit konden bereiken als het zwaar had gesneeuwd. Gelukkig is de bibliotheek ook in het stationsgebouw. Eens zien of ze daar iets over hebben...

Over de latere betekenis van Thalbrück als knooppunt voor lokale en internationale treinen op smal- en normaalspoor kun je in latere infobladen lezen. Voorlopig is hier het eerste 19de eeuwse hoofdstuk van Treinen naar Thalbrück afgerond.