

infoblad

2020

opZ

www.op-zet.nl

Station Thalbrück deel 1

Analyse Bhf Neurenberg

Leven in Z 1:220



Inleiding

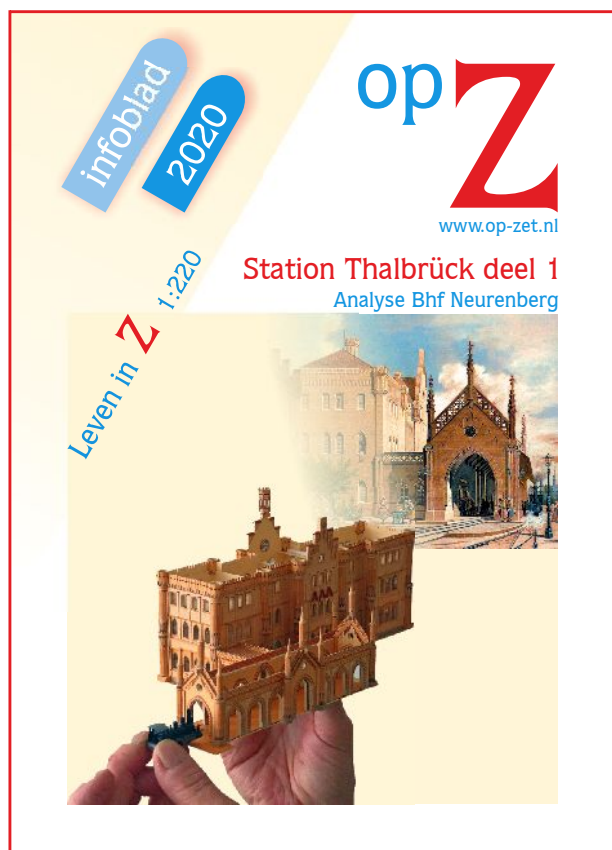
Historie

Je hebt zo lang gespaard voor je reisplannen en nu moet je binnen blijven! Er schijnt in Spanje een virus te zijn opgedoken dat veel slachtoffers maakt. Met deze zogenaamde 'quarantaine' wordt het stationshotel Thalbrück opeens je gevangenis en dat kon weleens veertig (quarant) dagen duren! Er zit niet anders op dan die tijd nuttig door te komen en je deze keer maar eens in de historie van het station zélf te verdiepen. Gelukkig mag je hier met stoffen maskers in de bibliotheek vertoeven... Je hebt hier maar eens een poging gewaagd om de historie te doorgronden.

Maakverhaal

Naast mijn diorama Fürth* zou ik graag een stationsdiorama van Neurenberg maken, maar dat zou niet te integreren zijn in mijn wereld opZ. Dus wordt de analyse ervan ingezet als inspiratie voor station Thalbrück. Dat hoofdstation wil ik laten lijken op de versie die van ongeveer 1844 tot rond 1900 het neo-gotische pronkstation van de stad Neurenberg is geweest. Het wordt geen imitatie, maar een station als type, dat laat zien hoe vreemd zulke bouwwerken waren vergeleken met de bouwstijl van het land... Dit maakverhaal past niet in één infoblad en krijgt dus nog een vervolg in deel 2.

*zie infobladen Station Fürth deel 1 en 2.



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.

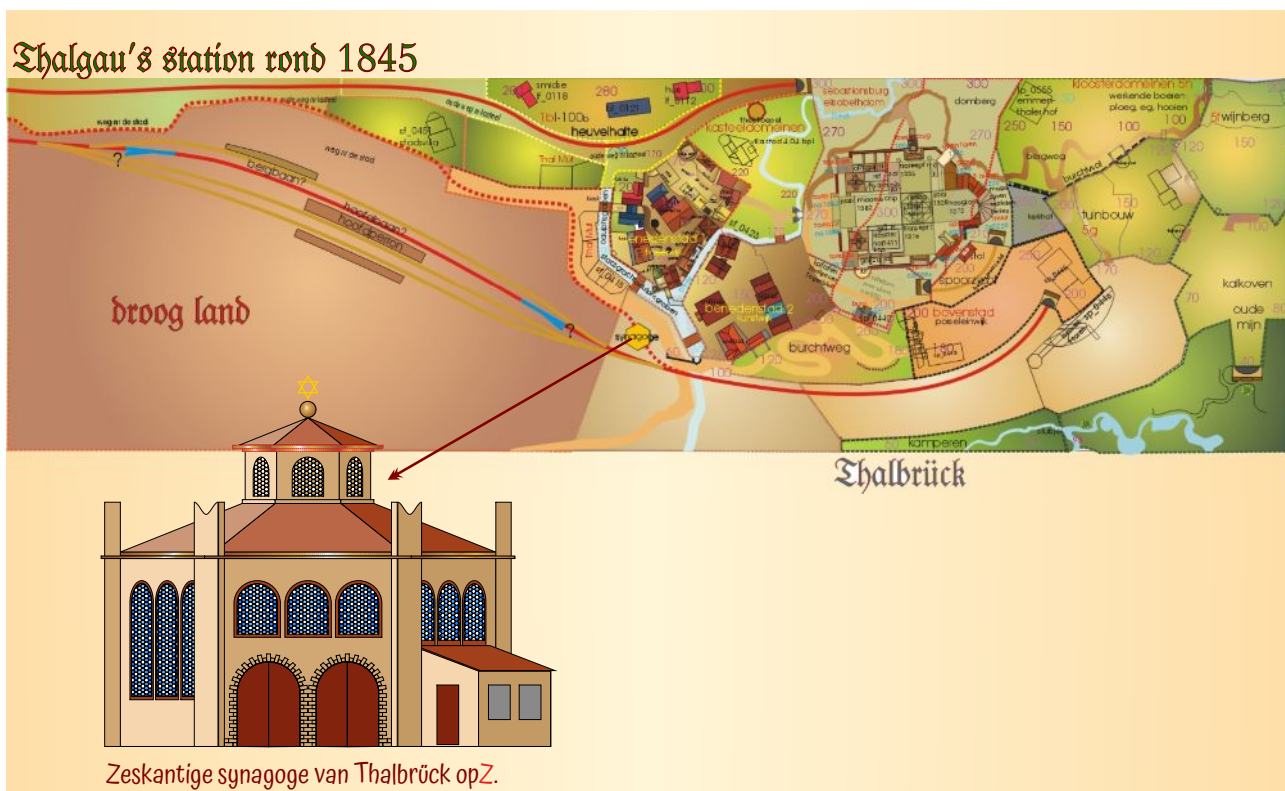
Commentaar, aanvullingen en correcties zijn welkom, maar aan eventuele fouten kunnen geen claims worden ontleend. De redactie behoudt zich het recht voor wel of niet te rectificeren.

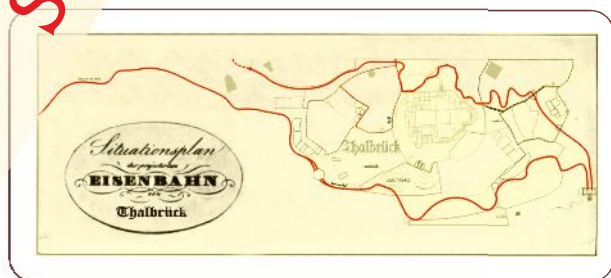
Geheel downloaden en afdrucken van de PDF's bij de website op-zet.nl (op eigen kosten) is toegestaan, mits niet voor commerciële doeleinden. Geheel of gedeeltelijk kopiëren hiervan naar andere websites is niet toegestaan.

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.

Inhoud

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 2 | Inleiding historie
Inleiding maakverhaal | 11 | Neurenberg 1854 |
| 4 | Historie
Maakverhaal | 12 | Bouwen in Thalbrück |
| 5 | Station Thalbrück 1848 | 13 | Stationshal Neurenberg |
| 6 | Sporen in Thalbrück
Speuren in Neurenberg | 14 | Neogotisch Paleis
Bijgebouwen |
| 7 | Reichelsbach
Raadsels | 15 | Glazen Traverse 1867
Vooruitgangssymboliek |
| 8 | Sporen van Schalke | 16 | Tweelinggebouw |
| 9 | Schalkes schets
Wolffs tekeningen | 17 | Plan Neurenberg 1867 |
| 10 | Meesterwerk Thalbrück
Meesterwerk Neurenberg | 18 | Plan Thalbrück 1867 |
| | | 19 | Uitleiding Historie
Uitleiding maakverhaal |





Maakverhaal

Wie in onze moderne tijd met de trein in de richting van Thalbrück zou willen raakt het spoor bijster, want er is daar geen station. Heel Thalbrück is fictief en zijn historie ook. Toch bestaat de stad voor wie het aandurft haar in miniatuur te bezoeken. Thalbrück is namelijk gebouwd in 1:220, ofwel opZ.



Middeleeuwse prent van Neurenberg

Historie

Wie rond 1609 de stad Thalbrück in zuidwestelijke richting had verlaten zou al gauw door een drassig moeras zijn verrast en zeker met natte voeten thuiskomen. Want deze lage vlakte werd bij hoog water nogal eens een deel van de Thalsee die er aan grenst.

Aan het einde van de 18de eeuw werd het gebied min of meer drooggelegd voor een stadsuitbreiding, maar die is er nooit van gekomen. Thalbrück bleef in die periode steken op ongeveer 5000 inwoners.

Het eerste station van Thalbrück leek op dat van het diorama Fürth uit twee gelijknamige infobladen. Het tweede uit 1848, heb ik zo bedacht, lijkt sterk op dat van Neurenberg. Om het te bouwen moest ik een historische reconstructie maken van dit hoofdstation Neurenberg, maar dat is gebouwd in 1844.

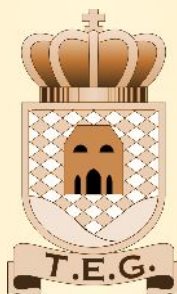
Nu zijn er vele bronnen die Neurenberg al vanaf de Middeleeuwen beschrijven. Maar het lijkt wel of juist in de 19^{de} eeuw die voor dit station zo belangrijk is de bronnen elkaar tegenspreken. De sporenplannen komen niet overeen en gebouwen lijken overal van elkaar te verschillen. Dat wordt speuren.

Veel documenten hebben in hun tijd meer oog voor historische aspecten dan voor de moderne werkelijkheid die zich ontwikkelt. Technische bronnen zijn veelal gebrekkig en zelfs deels tegenstrijdig. In Neurenberg waren meerdere stations met eigen sporenplannen die moeilijk zijn te achterhalen.

Station Thalbrück 1848

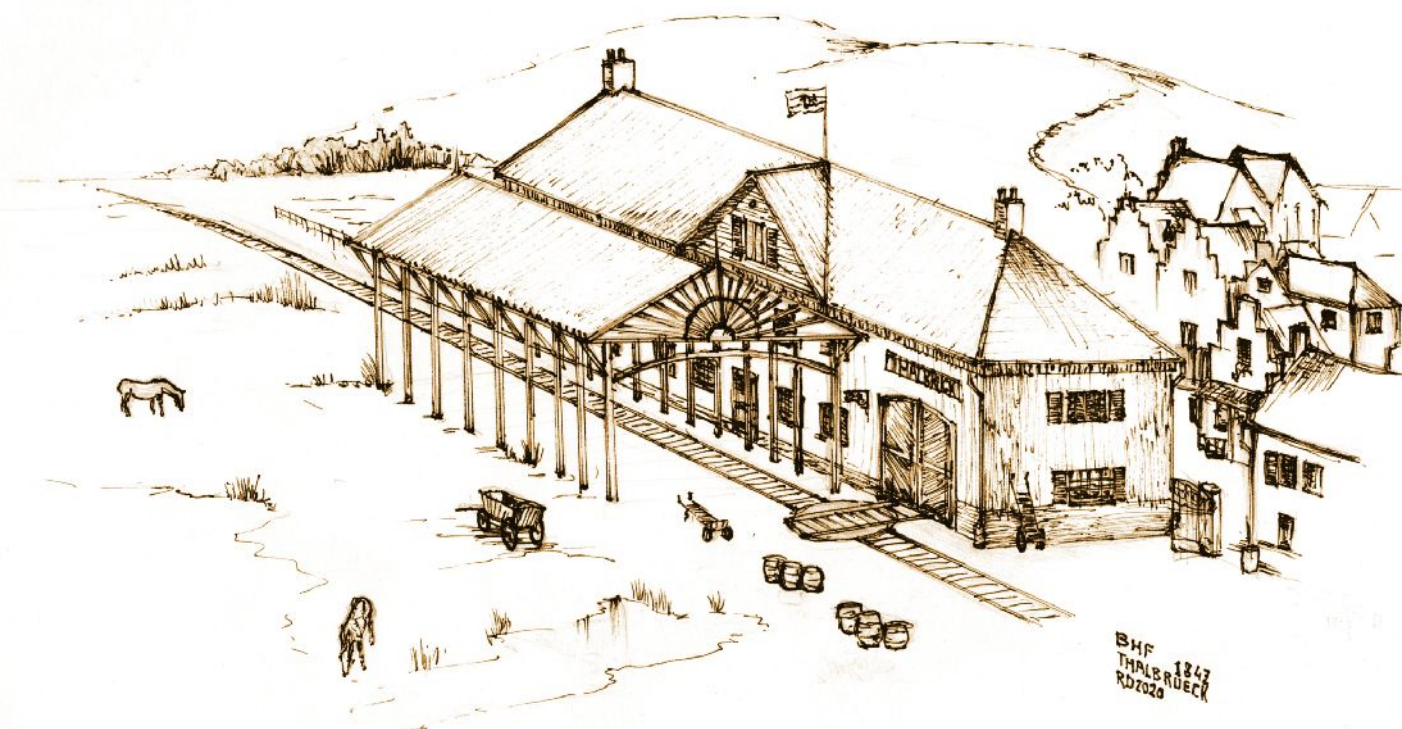
Rond 1835 werd het terrein voor het eerst aangemerkt als gebied waar zich nijverheid zou mogen ontwikkelen. Maar de industriële revolutie ontluikt stormachtig. In Engeland lagen er al jaren rails en juist in het agrarische Bayern was dat jaar al de eerste stoomlocomotief Adler op pad. Thalbrück moest wel mee in de maalstroom...

In 1837 richtten enkele slimme zakenlui de Thalgau Eisenbahn Gesellschaft op (TEG). Thalgau meldde zich dan ook voor aansluiting aan de spoorlijn, maar hier duurde het zeer lang voor Berlijn geld beschikbaar stelde om de zogenaamde 13de sectie naar het zuiden aan te leggen. Het terrein ligt tien jaar braak te wachten.

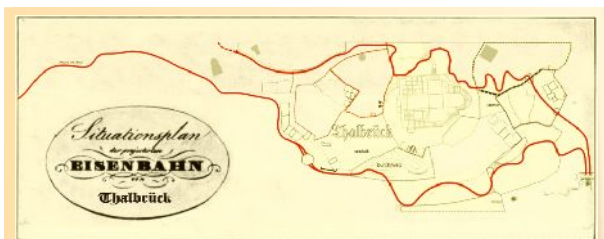


In 1847 krijgt de stad haar eerste station, een houten kap met een klein Beiers ontvangstgebouwtje, zoiets als het eerste station Fürth. Speciaal daarvoor is het drooggelegde moeras tegen overstroming beveiligd met een dijk. Oostelijk van de wijk Thalfluss komt op die dijk een kade waaraan rivierschepen kunnen afmeren.

Door de komst van de trein ontwikkelt de stad Thalbrück zich stormachtig. Het blijkt een interessant knooppunt voor erts uit Oberthalgau en omringende Länder. Al in 1848 is de stad toe aan een nieuw station. Het wordt een reusachtig gebouw een Gotische kathedraal van de moderne tijd met een uitgebreid sporenplan.



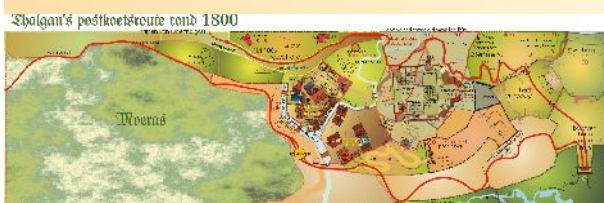
Sporen in Thalbrück



Document van cartograaf Reichelsbach van ca 1800.
De route van de postkoets is rood ingetekend.

Een document van de heer Reichelsbach, destijds cartograaf te Thalgau, brengt het zuidelijke deel van de stad in kaart dat aan het moeras grensde. Rond 1800 loopt de route van de postkoets nét zuidelijk van de stad Thalbrück en nét noordelijk van dit moeras. Een en ander is te herleiden uit de tamelijk grote dichtheid van halten rond de stad waarvan nog overblijfselen.

Zo is er zuidoostelijk van de stad een oude mijn. Deze halte is herkenbaar als 'verste' punt, waar de postkoets als het ware omkeert. De route gaat daarna noordelijk langs de Sint Elisabethkathedraal dieper het mijngebied van Oberthalgau in. Die route was lang en bochtig omdat er een aanzienlijk hoogteverschil moest worden overwonnen. Hieronder is de uitgebreide reconstructie van de route als rode lijn.



Reconstructie van de route met geheel rechts de oude mijn.

Speuren in Neurenberg



Blik op Neurenberg vanuit het zuid-oosten ca 1835
Van sporen is nog helemaal niets te zien.

In het infoblad over het diorama van station Fürth wordt ook een analyse gemaakt van de situatie rond de sporen in Neurenberg rond 1835. Maar in Neurenberg werd al in 1844 een nieuw reusachtig Staatsbahnhof gebouwd. Welk sporenplan zo'n groot station op dat moment rechtvaardigde is mij onbekend. Daardoor kan ik ook nog geen sporenplan reconstrueren van Neurenberg in die tijd, maar misschien hoeft dat ook niet.

Daar station Thalbrück ervan is afgeleid moest er hier een acceptabel sporenplan komen. Dat is opgelost door bij gebouwen uit te gaan van aspecten zoals ze zich in Neurenberg aandienden, maar ik heb er een voor de reconstructie van het sporenplan een eigen draai aangegeven. Het moet ook een veel eenvoudiger plan zijn om het opZ te kunnen uitvoeren. Het sporenplan is dus wel realistisch, maar geheel fictief.



Fürther Strasse en de Ludwigseisenbahn van F. Geissler ca 1844

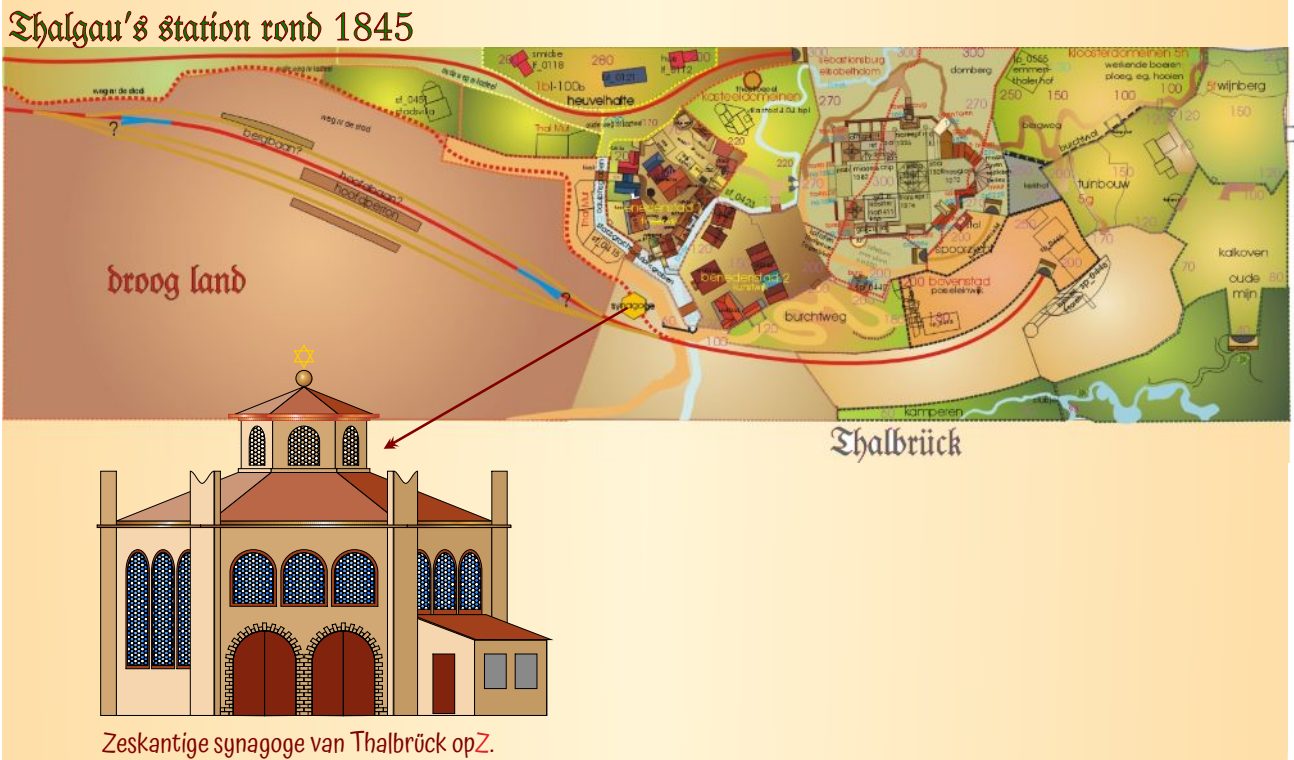
Sporen van Schalke

In zijn schets met het dubbele spoor onderscheidt herr commandant Schalke niet dat het zuidelijke perron aan een normaalspoor ligt met doorgaand verkeer terwijl langs het noordelijke perron van de bergbaan het smalspoor loopt. De ingetekende wissels ontleent de tekenaar abusievelijk aan een later sporenplan waar ze twee zuidelijker normaalsporen met elkaar verbinden.

Hoewel de sporen nog strikt gescheiden waren is hier wel een unieke situatie te zien. Opeens konden de goederen uit Oberthalgau van smal- naar normaalspoor worden overgeladen. Aan het stationsplein, op dat moment nog niet meer dan een stukje poldergras, is een bescheiden houten stationsgebouw met schilddak verzezen.

Zuidelijk van de sporen bevindt zich de halte van de postkoetsen en een goederen-overslag van het normaalspoor naar de paardenwagens. De meeste goederen werden namelijk nog met zogenaamde 'Fuhrwercke' naar Oberthalgau gebracht. De ruimte tussen smal- en normaalspoor werd gereserveerd voor ertstransporten naar de haven en het personenvervoer.

Een reconstructietekening van nauwelijks een jaar later geeft dezelfde situatie weer. Het moeras is inmiddels droog land. Nu zijn ter hoogte van het station wel vier sporen te zien! Het rode spoor onder de bergbaan is de doorgaande verbinding. De andere twee zijn lokale verbindingen. Hier zijn de wissels te zien die Schalke abusievelijk intekende.



Schalkes schets

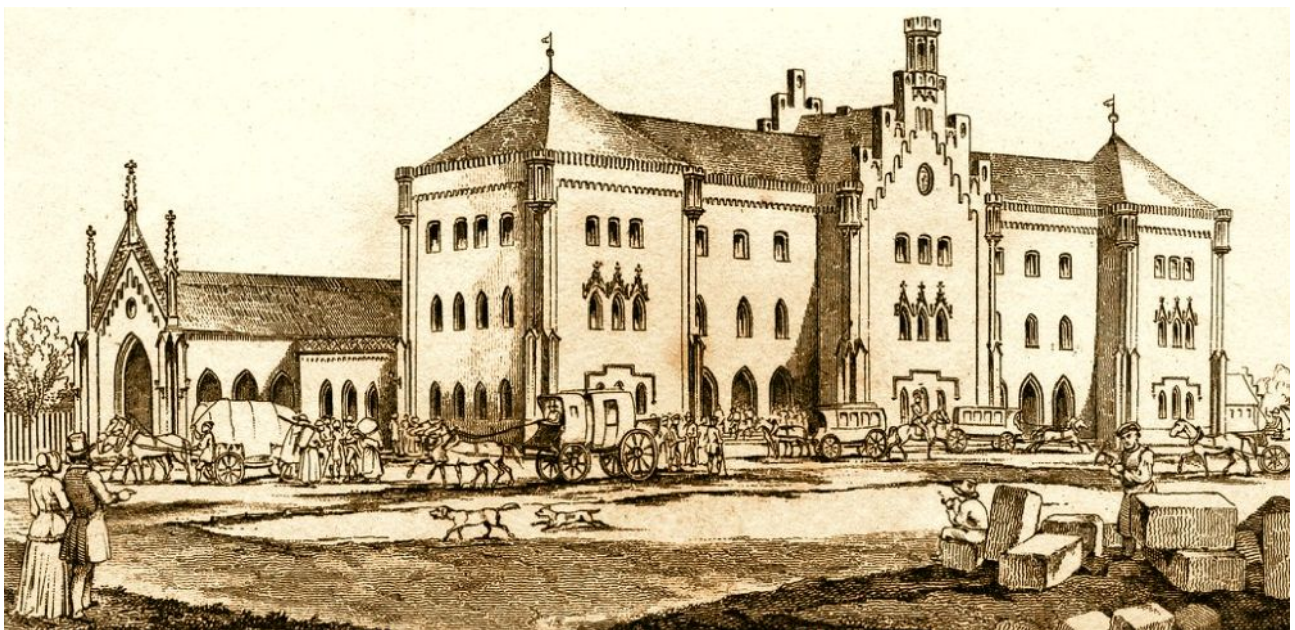
Het bovenste smalspoor in de schets ligt over de paardenbaan naar Oberthalgau. Er is geen aansluiting op normaalspoor te zien. Het loopt nog altijd gescheiden van de andere drie. Dat zijn een doorgaand, één in- en één uitrijspoor. Er is nog geen draaischijf. Men had nog kunnen draaien bij de oude mijn, maar die is al niet meer aangesloten. Er is dus ook geen remise wat merkwaardig is.

Hoewel in deze tijd de synagoge niet meer wordt gebruikt loopt er toch nog één spoor over langs de zuidkant van de stad. Deze route lijkt meer op de vroegere van 1800. Misschien is rekening gehouden met de postkoets die naast het spoor is blijven bestaan. Pas tien jaar na Schalkes schets wordt de synagoge terug gegeven (1855). Zie het infoblad: de Paardenbaan.

Wolffs tekening

De tekening van Johann Georg Wolff van 1847 laat de linkerkzijde van het inmiddels drukke stationsgebouw zien. Hoewel het al in 1844 was voltooid wordt aan het terrein rondom nog steeds gewerkt. Want terwijl het er al druk is lijkt er nog geen Stations-Hof te zijn. Koetsen en wagens rijden kriskras door elkaar en op de voorgrond zijn nog de stenhouders bezig.

Nu loopt achter dit gebouw langs een lager, veel langer gebouw. Het is verbonden met het station door een traverse met drie spitsbogen. Van het lange gebouw is één gevel afgebeeld met drie hoge gotische pinakels. Dat is de stationshal. Er bevindt zich maar één spitsboog in de kopgevel wat suggereert dat het hele station aan slechts één spoor ligt. Er wacht een huifwagen waaruit blijkt dat er ook goederen worden vervoerd. Rechts is de trapgevel van een bijgebouw te zien dat nog ter sprake komt.



Meesterwerk Thalbrück

Nadat op den Braag, of geen nieuw Station voor Thalbrück raadzaam ware, dewyl den nog slegts één jaar tevoren opgerigte Halte reeds niet langer den vereiste Capaciteit vermogt te voldoen, werd beslist dat dit Station aan den Stads Zijde voor de Diepen Poort moest worden gebouwd, maakte men daar meteen aanstalten toe.

Er werd een Meenigte Krotten afgebrooken der Wyk Thal Mut, één der schoonste Hooven nedergeveld en een Deel der door Odulph opgeworpen Thyringer Schants afgegraven om voor dit Station, dat als Knooppunt van alle Thalgause Spoorlijnen wel de belangrijkste is, de noodige Ruimte te verkrijgen.

In het jaar 1851 werd het Hoofdgebouw beneevens den Stationshal voltooid, nadat van het jaar 1848 af, aan veele andere Gebouwen, Werkplaatsen, Smederijen, Beamtenwoningen, Remises van elke soort voor de grotere en kleinere Locomotieven en Rytuigen der eersten, tweeden en derden Classe noest was gearbeid.

Het Hoofdgebouw in moderne gotische Styl, is gerigt naar den Diepen Poort en de beide Wacht Zalen zijn een Meesterwerk der Bouwkunst te noemen.

103. Thalgauser Tagblatt 1851



Nadat op den Braag, of geen nieuw Station voor Thalbrück raadzaam ware, werd beslist dat dit Station aan den Stads Zijde voor de Diepen Poort moest worden gebouwd, maakte men daar meteen aanstalten toe.

En Meenigte Krotten afgebrooken der Wyk Thal Mut werd afgebrooken, één der schoonste Hooven nedergeveld en een Deel der door Odulph opgeworpen Thyringer Schants afgegraven om voor dit Station, dat als Knooppunt van alle Spoorlijnen wel de belangrijkste in Thalgau is, de noodige Ruimte te verkrijgen. In het jaar 1851 werd het Hoofdgebouw beneevens den Stationshal voltooid, nadat van het jaar 1848 af, aan veele andere Gebouwen, Werkplaatsen, Smederijen, Beamtenwoningen, Remises van elke soort voor de grotere en kleinere Locomotieven en Rytuigen der eersten, tweeden en derden

Meesterwerk Neurenberg

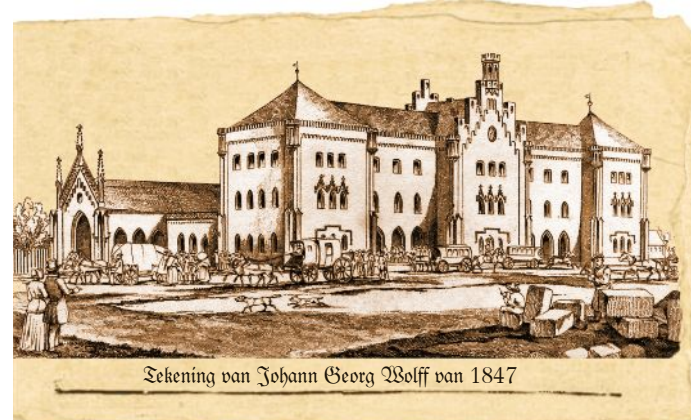
Nadat op den Braag, of geen tweetal Stations der Ludwigs Zuid-Noordlijn, één aan den Lorenzer Zijde, een tweede aan den Sebalder Zijde, voor Neurenberg raadzaam ware, werd beslist dat slegts één Station aan den Lorenzer Zijde der Vrouwenpoort moest worden gebouwd maakte men daar meteen aanstalten toe.

Er werd een Meenigte Gebouwen afgebrooken, één der schoonste Hooven nedergeveld en een Deel der door Gustav Adolph opgeworpen Zweedse Schants afgegraven om voor dit Station, dat als Knooppunt van alle Beierse Spoorlijnen wel de belangrijkste in het Land is, de noodige Ruimte te verkrijgen.

In het jaar 1846 werd het Hoofdgebouw beneevens den Stationshal voltooid, nadat van het jaar 1843 af, aan veele andere Gebouwen, Werkplaatsen, Smederijen, Beamtenwoningen, Remises van elke soort voor de 15 grotere en kleinere Locomotieven en Rytuigen der eersten, tweeden en derden Classe noest was gearbeid.

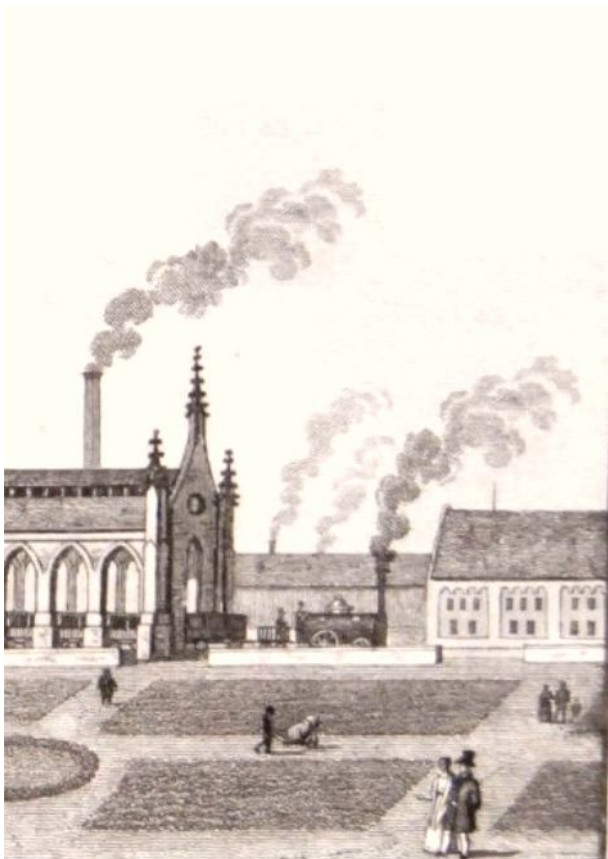
Het Hoofdgebouw in moderne gotische Styl, is gerigt naar den Vrouwenpoort en de beide Wacht Zalen zijn een Meesterwerk der Bouwkunst te noemen.

De Illustrierte Zeitung 1847





Neurenberg 1854

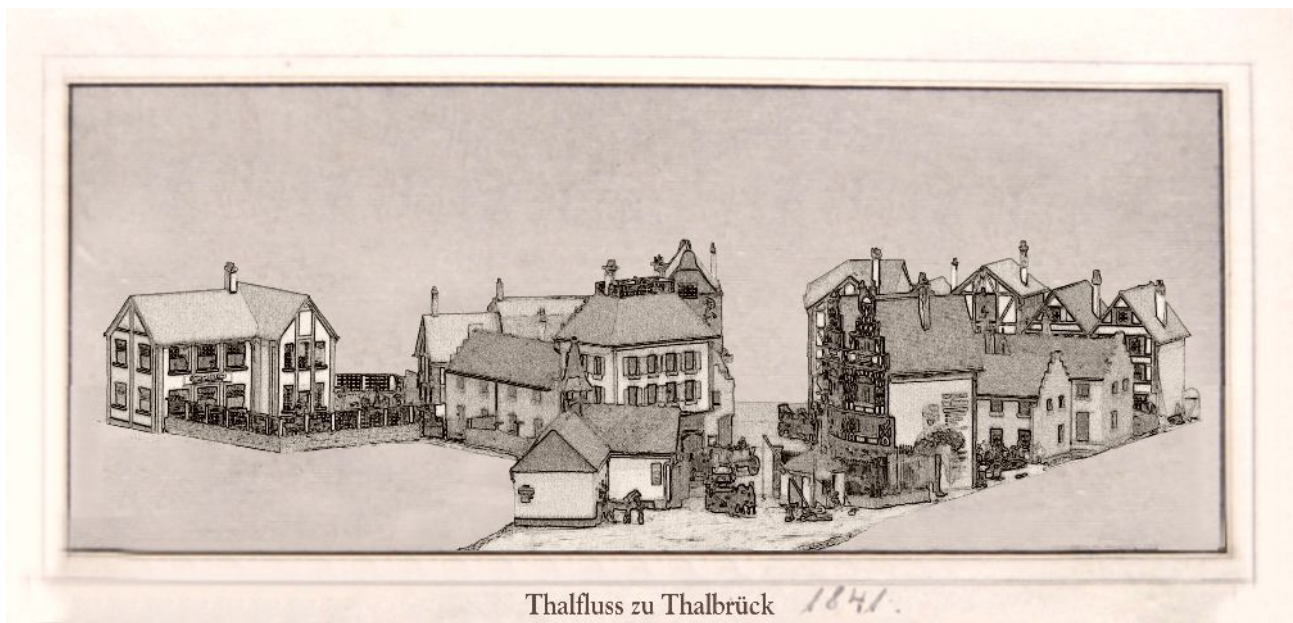


Detail uit de prent: "Bahnhofs - Gebäude zu Nürnberg"

Bij deze prent: Bahnhofs-Gebäude zu Nürnberg is met de hand 1844 gezet, maar hij is van ca 1854. "Gebäude" is meervoud, dus alle afgebeelde gebouwen behoren kennelijk tot het station. Je herkent weer hetzelfde gotische Palazzo met zijn drie hoge gevels. De daken lijken op de foto van pagina 7 lager, meer Bayerisch, maar dat kwam door de groothoeklens. Opvallend zijn zeven arkeltorentjes op de hoeken.

Achter het gebouw loopt weer de lagere stationshal, links afwijkend van rechts. De traverse lijkt hier raamloos. De rokende schoorsteen is van een gebouw vër daarachter, waarschijnlijk spoorindustrie. Verder is de omgeving in 1854 duidelijk een Bahn-Hof, een Spoor-Park met minstens tien formele tuinvakken en een rotonde. Er wordt wat afgewandeld in die hof!

Nog interessanter zijn de twee treinen links en rechts. De aankomst- en vertrekhal lijkt nu aan dubbelspoor te liggen. Rechts aflopend weer het gebouw in drie traveeën en twee bouwlagen waarover later.



Bouwen in Thalbrück

Het is 1847 en het gebied zuidelijk van de stad is 'Trockenes Lant'. Tot verbazing van alle 'An der See' wonende boeren verschijnen daar op een dag opeens hele horden werklui die de spoorlijn beginnen aan te leggen. Ze protesteren nog tegen het doorsnijden van de weg naar de stad, maar meer dan een houten vlonder om over te steken krijgen ze niet gedaan. Vervolgens wordt een houten station opgetrokken met een kap die aan alle kanten open blijft. Daaronder stallen de werklui spoorwagens op ijzeren wielen. Maar aan het einde van het jaar is het feest. Dan vertrekt de eerste trein van het eerste stationnetje Thalbrück...

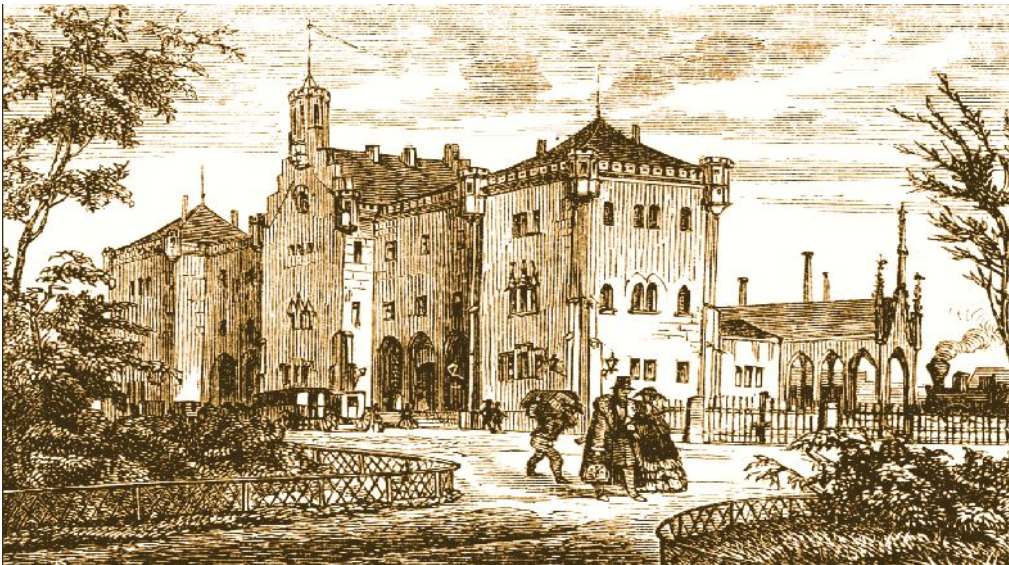
Het station blijkt niet te voldoen. Al in 1848 stort een deel van de houten stationskap in door een storm. De groei op het spoor is al even stormachtig, maar levert Thalbrückse zakenlieden grote winst op.

Zij zijn het dan ook die hun misnoegen over het station in daden omzetten en een fonds opbouwen.

Nog hetzelfde jaar 1848 zet men de eerste piketten uit, die het grondvlak aangeven voor een nieuw station. De bouwers geloven hun ogen niet bij het formaat. Het zal dan ook drie jaar duren voor het kolossale gebouwencomplex is voltooid. Het eerste bouwjaar gaat bijna volledig op aan het slaan van dik achtduizend palen in de zompige moerasgrond. Dat geschiedt met een ultramoderne stoomheimachine die er wel twaalf per dag aan zou kunnen.



"Dampframme"



Een prent uit 1858 van Philip Korber

Stationshal Neurenberg

Op de een prent van Philip Korber uit 1858 zijn we net de rotonde in de hof gepasseerd. Je kijkt hier rechts tegen de zijgevel aan. Helemaal rechts zie je, weer de drie spitsbogen van de lange stationshal. Tussen de hal en het hoofdgebouw tekent Korber de traverse met drie kleine rechthoekvensters. Hier lijkt de parallelle stationshal verder van het hoofdgebouw af te staan. Ook lijkt de trein uit Fürth die rechts binnenrolt áchter deze hal langs te rijden wat een derde spoor suggereert.

Uit een foto van kórt voor 1900 blijkt dat de proporties van de stationshal door Korber te klein zijn gekozen waardoor hij verder weg lijkt. De hal heeft geen pinakels meer en de stationshof heeft paats gemaakt voor een groot plein. Maar er is iets vreemds aan de foto. In de verte zie je niet de doorlopende stationshal, maar een trapgevel die je bekend voorkomt van vorige prenten. Is deze foto in spiegelbeeld en gaat het hier om het zelfde gebouw? In het midden heeft het een uitbouw of middengevel.



Foto van het stationsgebouw in Neurenberg kort voor 1900



Station Neurenberg in een aquarel uit 1864 van Karl Herle

Neogotisch Spoorpaleis

In het vroege voorjaar van 1849 begint het middendeel van het station te verrijzen. Het doet ook in zijn reusachtige opzet denken aan het middenschip van de Elisabethkathedraal. Al gauw staan er drie verdiepingen met daarboven zelfs nog een gotisch roosvenster. Het gebouw krijgt een steile trapgevel en, één centrale en twee hoektorens. Net wanneer de boeren, burgers en buitenlui aan de kolos beginnen te wennen begint men het opzij uit te bouwen tot vijfmaal dat formaat! Eerst verrijzen de aanbouwen rechts, het jaar daarop de hele linker vleugel. Tegen het einde van 1850 staat er een neogotisch Spoorpaleis van drie door galerijen verbonden gevels. Het is behalve de dom al meteen het grootste gebouw van heel Thalbrück.



De opZet van Station Thalbrück

Bijgebouwen

Een aquarel van Karl Herle uit 1864 geeft een blik op het perron aan de ingang van de stationshal. Links van de dubbelsporige hal staan weer het hoofdgebouw en de traverse met gotische vensters. Maar nu bevindt zich geheel links het gebouw met de trapgevels dat uit twee bouwlagen bestaat. Hier zie je dat de vensters in de uiterste travee zijn gekoppeld terwijl het deel dat je voor het midden moet aannemen uit halve traveeën bestaat, met elk één venster. Helemaal linksonder is nog net een deur.

Aan de over zijde van het spoor is een laag gebouw te zien met een nogal gedrongen gotisch venster. Dat heeft hooguit één bouwlaag met misschien nog een half verdiepinkje tussen parterre en zolder (mezzanino). Het schilderij geeft ook een indruk van de verschillende kleuren steen die werden gebruikt en van de toenmalige reizigers en hun kledij.

Glazen Traverse 1867

Hoewel het station in 1850 officieel in gebruik wordt genomen duurt het nog een jaar voor het is voltooid. In die tijd verrijst ook de stationshal. Dit is ook een duidelijk neogotisch bouwwerk dat geheel afwijkt van de bouwstijl die men in Thalgau zo gewend is. De kopgevel wordt versierd met spitse pinakels, spitsbogen en allerlei lofwerk. Het kan niet op! Of toch, want als ongeveer de helft van de stationshal staat komt het bouwfonds in nood. Geen bedrijf is in staat de kostbare overdaad van de hal nog eens te verdubbelen en dus wordt de hal alleen rechts aan het hoofdgebouw afgewerkt met een traverse die de twee verbindt.



vlr: station - stationshal - werkplaatsen (achter spoor) - gebouw voor het spoor (expeditie) - adlertrein en paarden - gebouw m schilddak (paardenstal)

Station Thalbrück wordt in 1851 voltooid en blijft zo tot rond 1865 staan. Als het aantal sporen door Thalbrück zich flink uitbreidt staat de hal er een beetje kleintjes bij. De andere perrons zijn niet overkapt en men ziet geen mogelijkheid om voor elk spoor een dure hal te bouwen. Er komt een slimme Bayerische architect, Arnhold von Thyringen, met een financieel haalbaar plan, maar juist in 1866 wordt Thalgau ingelijfd bij Bayern. Een jaar lang verzetten Thalbrückse prominenten zich tegen de Bayerische indringer, maar dan komt hij er toch: een glazen traverse die alle sporen verbindt. Hij wordt gebouwd in de Britse stijl van de heer Paxton die een glazen Paleis schijnt te hebben ontworpen.

De volgende prent biedt een blik op de hele rechterzijde van station Neurenberg. Nu blijkt hoe de twee bijgebouwen van het station zich tot elkaar verhouden: Het gebouw in twee lagen en drie traveeën blijkt aan de overkant achter het spoor te staan. Dat is het laatst genoemde gebouw van het schilderij van Herle en het meest rechtse op de prent van 1844 op pagina 11. Het meest linkse gebouw uit Herles aquarel staat hier precies in het midden. Dat blijkt een gebouw in twee lagen met vijf traveeën te zijn. Bovendien heeft het in het midden de dwarsgevel die lijkt op het gebouw in de foto op pagina 13 die gespiegeld lijkt. Kennelijk is dit een belangrijk gebouw voor hoge baanbeambten, want het fungeert hier als centrum van de prent.

Aan de pallissades is te zien dat dit gebouw binnen de stationshof valt. Het gebouw aan de overzijde achter het spoor is mogelijk een remise. Daarachter bevinden zich nog industriële gebouwen met veel rokende schoorstenen. Wellicht is er sprake van een vroeg AW (Ausbesserungswerk) waar men locs reviseert of rijtuigen bouwt. Rechts van het centrale gebouw op deze prent, vertrekt net een trein die sterk aan de Adler doet denken. Precies op de voorgrond staan daarvoor *Fuhrwercke*. De tekenaar bedient zich met deze paarden en wagens van vooruitgangssymboliek: "Zie toch hoe de trein de koets overtreft..." De plaats vóór de poort doet vermoeden dat het gebouw met schilddak rechts, de vroegere paardenstal is. Die bevindt zich namelijk ook binnen de palissade van de stationshof.

Tweelinggebouw



Overzicht station Neurenberg gezien vanaf de Schroegler Zwinger

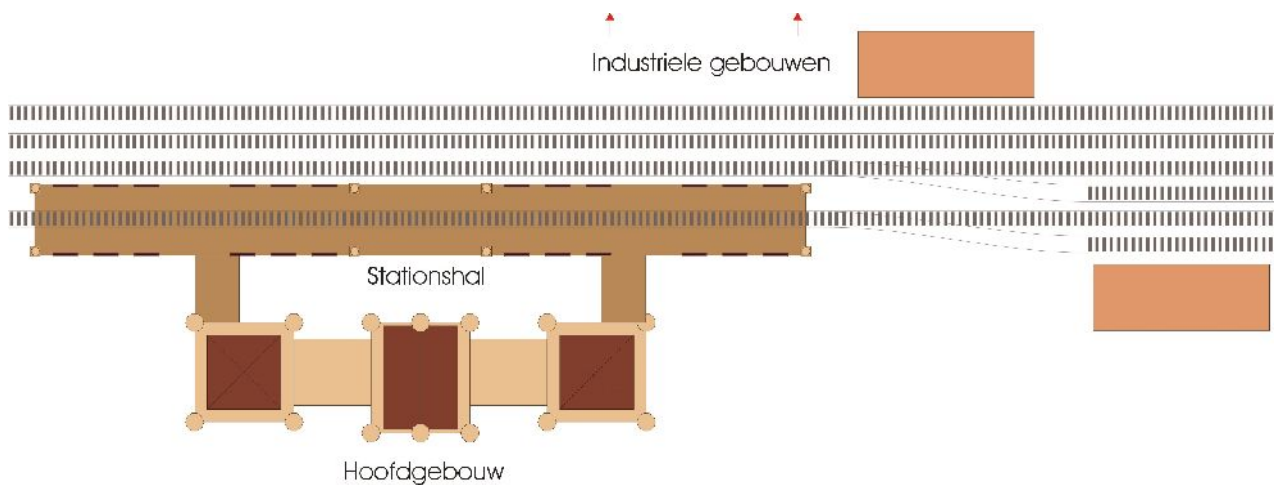
Deze prent geeft een overzicht van het hele stationscomplex. Nu blijkt dat de foto van kort voor 1900 niet was gespiegeld! Er staat nog een tweede gebouw links, dat precies gelijk is aan het andere! Rechts zijn weer de stallen te zien met het schilddak. Toch is niet alles verklaard. Nu staat het gebouw met drie traveeën in twee bouwlagen *links* achter het spoor. Het blijkt het voorgedeelte van een veel dieper gebouw.

De industriële gebouwen zijn achter het station netjes op hun plaats gebleven. Het kan zijn dat er later rechts nog een tegenhanger van dit gebouw is gemaakt. Deze prent uit de Illustrierte Zeitung van 1844 is namelijk ouder dan de vorige. De stationshal is er hier nog niet en ook de stationshof lijkt hier nog niet te zijn aangelegd. Op de voorgrond rechts is nog de 'Lorenzer Seite' van de Frauentor te zien (p10).



Foto van het stationsgebouw in Neurenberg kort voor 1900

Plan Neurenberg 1867



Op basis van de voorgaande analyse zou je tot een vermoedelijke plattegrond van de stationshof Neurenberg kunnen komen die er globaal uitziet als de tekening hierboven.

Het linkse deel en rechts de vermoedelijke paardenstal zijn buiten beschouwing gelaten. Ik wil namelijk alleen het er naast liggende gebouw toevoegen aan het station Thalbrück, anders wordt het te groot. Het extra gebouw heb ik ingezet als expeditiegebouw in het plan voor station Thalbrück.

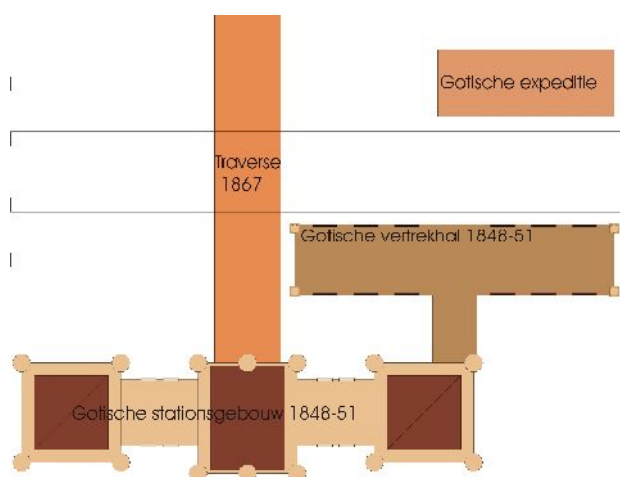
Mij was oorspronkelijk niet duidelijk of de vertrekhal over de gehele lengte van het Station Neurenberg doorliep. Dus zocht ik naar meer materiaal en vond de foto hier rechts. Uit het feestelijk versierde interieur blijkt dat het om een zeer lang gebouw gaat. De poorten rechts lopen door de traverse naar het hoofdgebouw. Op deze grootte zou de hal voor mijn model onuitvoerbaar worden. Dus bedacht ik een verhaal over geldnood om de proporties bescheiden te houden. Inderdaad komt de hal nu wel wat verloren te staan tussen de sporen.

Een foto van een perronkap uit 1859 brengt uitkomst (zie p18). In mijn analyse was deze kap niet te plaatsen. Hij bleek van een ander station te zijn. Daarom werd hij samen met de 'halve stationshal' aanleiding tot het verhaal van Thalbrücks traverse uit 1867.



In de stationshal viert men de verjaardag van koning Ludwig I op 25 augustus 1844.

Plan Thalbrück 1867



Op basis van de bouwlust in voorgaande jaren ziet de plattegrond van station Thalbrück er in 1867 zo uit als hierboven.

Thalbrücks Traverse

Naast de 'halve stationshal' verrijst op de middenas van het hoofdgebouw in 1867 een traverse over alle sporen. Daarop wordt een ruime verglaasde promenade gebouwd die bijzonder wordt gevonden. Het is de eerste in zijn soort en zelfs Koning Ludwig II van Bayern komt hem bekijken, zij het dan incognito, met een B.O.B. trein.

Ook de Habsburgse keizerin Sissi schijnt hem ooit te hebben bewandeld, maar dat is slechts een gerucht. Mede door toeristische belangstelling ontwikkelt het station zich steeds verder. Er komen kiosken in de stijl van de traverse en meer stationsentourage die bij een zo belangrijk spoorknooppunt behoort. Het station krijgt ook een eigen stationshotel en uitgebreide faciliteiten voor reizigers naar de Oriënt. Ten zuiden en westen van het station ontwikkelt zich industrie rond de overslag van erts uit Oberthalgau en het scheepsverkeer over de Thalsee. Tenslotte moet nog haar functie worden vermeld als toeristische uitvalsbasis naar de Sebastiansburcht en de Elisabethkathedraal.



Uitleiding historie

Station Thalbrück wordt in de 19^{de} eeuw de toeristische uitvalsbasis, dat is je bekend. Maar opeens bekruipt je de reisswens naar de Oriënt en dat terwijl je vroeger nooit naar Constantinopel zou hebben gewild. Ook een eenvoudige reis komt je nog best aantrekkelijk voor, al was het maar met het smalspoortje naar Oberthalgau om de groeve van Tall Erz te bewonderen. Zelfs de loodzware klim naar de Sebastiansburg of Elisabethkathedraal schijnt aangename verpozing, maar het is 'quarantaine'. Voorlopig troost je je dan maar met een wandeling over de glazen promenade van de stationstraverse. Later zien we wel weer verder.

uitleiding maakverhaal

Hier eindigt voorlopig de analyse van de gebouwen in Neurenberg. Aan de hand ervan werd het grondplan voor een Station Thalbrück ontwikkeld met een eigen 'historische' analyse. Daaruit ontstaat het diorama van pronkstation Thalbrück met een eenvoudig zelf bedacht sporenplan, een stationshal en een glazen traverse, kortom een meesterwerk van bouwkunst. In een volgend infoblad ga ik in op het tekenen van die stationsgebouwen met de analyse van Neurenberg als uitgangspunt. Ook volgt in deel 2 de beschrijving van deze gebouwen in karton. Daar wordt het maakverhaal uitgebreid met foto's en enige tips voor wie zelf aan zo'n omvangrijk project wil beginnen.

