



auch in N. Peter Dürrenmatt hat ihn geschaffen. Das Lagerhaus entstand im vollständigen Eigenbau.

zentschlossen per Internetforum an seine Hobbykollegen von sNs (Spur N Schweiz) um in einem entsprechenden Aufruf um Hilfe zu bitten, ihm leihweise für diesen Anlass eine Lauer-Steuerung zur Verfügung zu stellen. Die Reaktionen darauf waren überwältigend. Zunächst in Form von positiv bescheidenden Forumseinträgen, kurze Zeit darauf mit Päckli aus allen Ecken der Schweiz mit Inhalt «Lauer-Steuerung». Teilweise kannte Peter Dürrenmatt zwar schon lange die Namen und auch die Gesichter der Versender, deren Adressen erfuhr er erst durch die entsprechenden Paketaufkleber. Hilfsbereitschaft pur und ein Beweis dafür wie eng ein gemeinsames Hobby verbinden kann – einfach nur Klasse!

Auf diesem Wege ein herzliches Dankeschön, auch von der LOKI, an die edlen «Leihgabe-Geber».

Doch lassen wir aber nun den Erbauer und Betreiber der Anlage selbst zu Wort kommen und sein Werk mit ihrer Atmosphäre und den sich daraus ergebenden Geschichten selbst beschreiben.

Meine Eisenbahnwelt um St. Wimmen

Eine gute Geschichte fasziniert den Zuhörer oder den Leser. Bei einem guten Film ist die Story für unser Weiterschauen von grosser Bedeutung. Ist die Story reell oder dann gut erfunden, kann sie uns packen. Bei der vorliegenden Geschichte sind einige Fakten reell und andere – hoffentlich gut – erfunden.

Das «Niemand ist perfekt» muss ebenso Platz haben, wie Fehler durch die Epochen oder ein momentanes Verkehren von Elektroloks ohne Fahrleitung. Wer damit Mühe bekundet, soll sich vielleicht den Rest dieser Geschichte nicht antun und weiterblättern. Zudem bin ich einfach noch nicht fertig mit der Gestaltung der Anlage. Es fehlen noch viele tausend kleine und grosse Dinge. Aber ich habe den Zeitplan, den ich mir vor acht Jahren erstellt hatte, recht gut eingehalten. Fahren, und somit dem persönlichen Wohlfühlfaktor genügen, konnte ich auf ersten Abschnitten (Teil von Montreux) innert Jahresfrist. Danach bestand die Möglichkeit; hier Gleise zu verlegen, da

Kabel zu löten oder dort den Landschaftsbau anzugehen. Eigentlich die perfekte Bauphase. Nach Lust und Laune das, was gerade passt, anzugehen.

Der vorher erstellte Plan wurde recht gut eingehalten. Vor ungefähr zwanzig Jahren baute ich eine kleinere Anlage mit einem sehr ähnlichen Thema. Die gemachten Fehler galt es nun zu vermeiden. Grössere Radien, moderatere Steigungen und lange Züge sollen die St. Wimmenbahn ausmachen.

Meine Person ist in diesem Artikel nicht von Wichtigkeit. Meine Begabung ist, wie jedem anderen Menschen auch, mir einfach mitzugeben worden, da gibt es wenig zu ändern. Ob wir hingegen an uns selbst glauben und etwas daraus machen, liegt an jedem selber. Klar gelingt nicht jedem alles auf Anhieb und gleich gut. Es gibt auch Unterschiede in der Ausführung. Was aber zählt, ist doch das Mitmachen, das Probieren, und zwar vor dem Rang.

Die St. Wimmenbahn

Zu der Zeit als die alpenquerenden Bahnen am Lötschberg und am Gotthard geplant wurden, schlich sich das Projekt der St. Wimmenbahn klammheimlich mit in die Euphorie der Bahnbauer. So wurde zeitgleich mit den beiden bekannteren Bahnen die Transitbahn durch den Wimmerstein gebaut. Die Zufahrten durch das Wimmerental erforderten ähnliche Kriterien wie am Gotthard. Kehrtunnels und Steigungen bis 27 Promille waren ebenso nötig wie kühne Brücken und Hangsicherungen.

Eine der grösseren Stationen an der Strecke ist St. Wimmen. Dieser Bahnhof an der Strecke ist auch Ausgang zweier Nebenstrecken. Der linke Strang führt ins Weisswassertal. Wie der Name verrät, dominieren hier wildes Wasser und tiefe Schluchten das ländliche Gebiet. Noch heute wird viel Holz in den Wäldern des Weisswassertals geerntet und zur weiteren Verwertung abgeführt. Der rechte Strang führt weiter in Richtung Splügenbahn. Der Ort St. Wimmen liegt an der Bergflanke des kleinen Wimmersteins und hat seine Berechtigung dank der Bahn erhalten. Das Dorf selber liegt unterhalb des Bahnhofes am Dreibünden-See. So sind auch heute, ausser der Egli-Mühle, kaum Geschäfte oder Industrie beim Bahnhof angesiedelt. Dafür wohnen viele Eisenbahner dort in den Häusern der Eisenbahner-Baugenossenschaft. Das ehemalige «Ledigenheim» wurde 1987 in ein