

Die zweite im Anlagenplan vorhandene Strecke von Neuchâtel nach Buttes resp. Pontarlier (F) wird auch als Franco-Suisse oder Val-de-Travers-Linie bezeichnet. In Travers teilt sie sich in die Streckenäste nach Buttes und nach Pontarlier. Sie wurde am 25. Juli 1860 eröffnet und kam im Mai 1903 zu den SBB. Interessante Fahrzeuge befuhren diese Bahnlinie, so auch der TGV auf seiner Reise nach Bern.

## Anlagenvariante 1

Den Schwerpunkt bildet die Station Chambrelin, die als Spitzkehre ausgeführt ist. Die von hier ausgehenden Strecken zu den Abstellbahnhöfen befinden sich beide in Neigungsverhältnissen. Je nach gewählter Epoche lässt sich der Gleisplan von Chambrelin gestalten. In der Epoche II, als noch Schleppenderloks die Linie befuhren, lässt sich eine Drehscheibe integrieren. Diese kann ab der Epoche II durch eine Weichenverbindung ersetzt werden. Diese Verbindung im Einfahrbereich ermöglicht trotz Kreuzung zweier Pendelzüge das vorübergehende Abstellen eines Güterzugs, der in weiterer Folge Richtung Neuchâtel fährt. Diese Bahnhofsvariante ist aus dem Plan mit der Drehscheibe abgeleitet.

In Epoche V erfolgte der Abbau eines bergseitigen Gleises, aus dem auch ein Gleisstutzen in das Magazin führte. Diese Variante trifft auch auf die Epoche IV zu und ist im Plan dargestellt.

In dieser Variante verringert sich die Anlagenfläche, da die Strecke nach Buttes resp. Pontarlier und dem dazugehörigen Abstellbahnhof auf Ebene 1 entfällt. Die Spitzkehre in Chambrelin bietet ausreichend Betriebsmöglichkeiten. Auch vorbildorientierte Sonderfahrten lassen sich nachstellen.

## Die Abstellbahnhöfe

Von Chambrelin ausgehend Richtung Neuchâtel 2 neigt sich die Modellstrecke mit 26‰, und die zum Abstellbahnhof La Chaux-

de-Fonds steigt mit etwa 28‰ an. Dadurch entsteht zwischen den beiden Abstellanlagen eine Höhendifferenz von etwa 20 Zentimetern. Dies ist für erforderliche Eingriffe im Störfall und bei Reinigungsarbeiten ausreichend.

Der Abstellbahnhof Neuchâtel 2 ist in Kehrschleifenform konzipiert. Die Kehrschleifenproblematik ist im Analogbetrieb durch eine Umpolung des Umfahrgleises lösbar, die manuell, über Reed-Kontakte, Lichtschranken oder andere Sensoren automatisiert werden kann. Auch im Digitalbe-



Im Güterverkehr war am 6. Mai 2015 eine Re 6/6 11618 im Einsatz.



Auf dieser Bahnlinie verkehren zwischen Bern und La Chaux-de-Fonds RE-Züge der BLS, die mit Re 465 bespannt sind.

Fotos: Mario Stefani