

Die Zeichen der Zeit

Mit dem zaghaften Generationenwechsel kamen neue Ideen und damit natürlich auch neue Ansprüche in den Klub. Vor allem neue Mitglieder haben aufgrund der immer feiner detaillierten Modelle im Massstab 1:87 den Wunsch in den Verein getragen, doch auch für diesen wesentlich handlicheren Massstab eine Anlage zu schaffen, auf der schöne und vor allem vorbildgerecht lange Zugsgarnituren verkehren können.

Die Geschichte sollte sich dann in gewisser Weise noch mal wiederholen. Zuerst fehlten auch für dieses Projekt die geeigneten Räumlichkeiten. Doch Anfang 1982 erteilte die Schulverwaltung dem Verein die Bewilligung, den kurz zuvor frei gewordenen zweiten Kellerraum direkt gegenüber dem Raum mit der Spur-0-Anlage für ihre Zwecke anzumieten.

Die Planung der Anlage wurde unverzüglich in Angriff genommen. Ob die damaligen Akteure bewusst oder eher unbewusst auf die positiven Erfahrungen der Klubkolle-

gen, die die Spur-0-Anlage aufgebaut hatten, zurückgriffen, kann heute, nach nun doch auch schon wieder fast 35 Jahren, nicht wirklich abschliessend geklärt werden. Erstaunlich ist jedoch eine gewisse Ähnlichkeit zwischen dem Grundkonzept der H0-Anlage und dem der 0-Anlage.

Auch die H0-Anlage weist eine lange und grösstenteils sichtbare Doppelspurstrecke mit einem grossen Durchgangsbahnhof und einer abzweigenden Nebenstrecke in Regelspur auf. Und auch auf dieser Anlage wurde eine grosszügig angelegte Schmalspurstrecke mit der Spurweite 12 mm, somit also H0m, angelegt.

Von Anfang an stand für die aktiven H0- und H0m-Bahner fest, dass man die Anlage mit dem «Zweileitersystem» bauen wollte. Bei verschiedenen Besuchen der Modellbautage im Luzerner Verkehrshaus konnten Einblicke in den Trassenbau des Luzerner Klubs EMBL gewonnen werden. Die etwas aufwendigere Art des Trassenbaus wurde für die langen Paradestrecken gewählt. Somit hat auch die H0-Klubanlage

des WEA wunderschön anzusehende Kurvenüberhöhungen, die das Fahren von langen Zügen so richtig stimmungsvoll machen.

Fahrbetrieb auf der H0-Anlage

Im Winter 1984/1985 wurde mit dem Bau der Anlage begonnen. Bereits im Winter 1988 konnte die Doppelspurstrecke durchgängig befahren werden. Zur Steuerung der Anlage genügten in den Anfangsjahren ein paar wenige Trafos, mit denen drei bis sechs Personen die Anlage steuern konnten. Eine einfache Relaislogik unterstützte die Fahrdienstleiter bei ihrer Arbeit. Nach den positiven Erfahrungen mit den sauber verdrahteten Stellpulten wurde diese Art der Steuerung auch auf die H0m-Strecke ausgeweitet. Auch nach dem Aufkommen der ersten digitalen Steuerungsmöglichkeiten blieben sich die Betreuer der Anlage grundsätzlich treu. Ein Grundpfeiler einer attraktiven Klubanlage ist die Systemoffenheit: Nur wenn alle Klubmitglieder ihre Fahrzeuge ohne aufwendige Umbauten



Eine spannende Streckenführung in einer liebevoll gestalteten Landschaft lässt vielfältige Begegnungen von Schmalspur- und Regelspurzügen zu.