

eben eingefahrenen Zuges. Gleichzeitig wird der bis dato führende Triebwagen vom Zug getrennt. Über die Abstellgruppe wird der Zug nun nach rechts ausgezogen und in das andere Bahnsteiggleis zur Rückfahrt bereitgestellt. Der ursprüngliche Triebwagen fährt dann zur Abstellung ins Depot. Bei der zweiten Möglichkeit wird nur ein Streckentriebfahrzeug benötigt. Zusätzlich kommt aber noch ein Rangiertraktor zum Einsatz. Der Zug fährt wieder am Bahnsteig ein, der Rangiertraktor zieht den Wagenzug ab und stellt ihn zum anderen Bahnsteiggleis um. Nach Wegfahrt des Rangiertraktors setzt auch der Triebwagen um. Einfacher ist natürlich das Wenden der Lago Maggiore Express-Züge, da diese ja an beiden Zugenden Steuerwagen aufweisen. Wie bei der MOB befindet sich auch beim LMEx das Triebfahrzeug in der Zugmitte.

Noch mehr Rangierspass gibt es, wenn die Regionalzüge zusätzlich den einen oder anderen Güterwagen mit sich führen. Wie bereits geschrieben, beschränkt sich der Güterverkehr auf den Transport hochwertig-

gen Marmors aus den Steinbrüchen hoch oben über dem Valle dei castagni zum Marmorwerk in der Nähe von Lacorno. Die hohe Qualität des Marmors rechtfertigt die hohen Schweizer Produktionskosten und den mühevollen Transport. Die Güterwagen mit Marmor werden in Lacorno Station in die Abstellgruppe und von dort mit einer geschobenen Rangierfahrt in den Anschluss des Marmorwerkes gedrückt. Die Entladung erfolgt mittels Gabelstapler. Die Fertigprodukte des Werkes werden längst mit Lastwagen zum Empfänger transportiert. Darüber hinaus werden gelegentlich Güterwagen mit Stammholz aus den Bergen ins Tal gebracht und an der Ladestrasse in Lacorno Stazione auf Lastwagen umgeschlagen. Auch der Bahndienst hat immer wieder Dienstgüter an die Strecke zu transportieren.

## Ausblick

Die Anlage Lago Maggiore Express ist mittlerweile zu mehr als 80 Prozent fertiggestellt. Das Konzept, sich zu beschränken

und somit die Umsetzung zu beschleunigen, um möglichst bald auch Freude am Fahren zu haben, ist aufgegangen. Dennoch gibt es – wie bei den meisten Anlagen – noch einiges zu tun, sodass es nicht langweilig wird. Die Fahrleitung muss noch auf der gesamten Strecke gefertigt und aufgebaut werden. Die Gewässergestaltung (sowohl ruhiges Seewasser als auch rauschende Wasserfälle) muss noch erfolgen. Beim Rollmaterial sind noch Neuerwerbungen geplant, und das bereits vorhandene Rollmaterial muss noch zugerüstet und teilweise gealtert werden. Auch ist die Umbeschriftung noch nicht erfolgt. Und nicht zuletzt fehlen noch unzählige Details, z.B. noch mehr Figuren (vor allem in Lacorno), Fahrzeuge, Ladeszenen und alles, was eine Modellbahnanlage lebendig macht.

Dominik Peters hält fest: «Letztlich habe ich mir schöne Erinnerungen an tolle Urlaube im Tessin bewahrt. Nicht durch Fotos, Dias oder Zeichnungen, sondern durch mein Ausdrucksmittel: den Bau und Betrieb meines Lago Maggiore Expresses.»

Auch auf der Uferstrasse werden Marmorblöcke transportiert. Typisch ist das Haus mit dem darüberliegenden Parkdeck, das mit einem Aufzug verbunden ist.

