

waren modellmässiger ausgeführt, auch wenn man noch nicht von Massstabstreue sprach. Nachbildungen von Elektroloks waren kaum zu finden – es gab ja auch erst wenige Vorbilder. Zur neuen «Gotthard» von Märklin schreibt Gustav Reder: «Unstreitig das schönste Modell [...] nach dem Vorbild der Elektrolokomotiven der Gotthardbahn gebaut.» Und weiter unten: «Die Stromabnehmer auf dem Dach, obwohl zwecklos, sind beibehalten worden, um die Naturtreue zu heben.» Obwohl verkürzt und ohne Blindwellen und Kuppelstangen, hat diese «Be $\frac{1}{2}$ » auch heute noch eine magische Ausstrahlung.

Mit mehreren Mitspielern

Eisenbahnanlagen, welche von zwei oder mehreren Personen bedient werden, sind heute selten geworden. Es gibt sie zwar noch bei den in Deutschland häufig stattfindenden Spielertreffen. Bei den Teilnehmern sind dann die Grauhaarigen vorherrschend. Einen besonderen Höhepunkt stellt das schon mehrmals durchgeführte Kompetenztreffen in Waldeck, Hessen, dar (siehe LOKI 8 | 2015), wo mindestens zehn Personen benötigt werden für den Betrieb der temporär aufgebauten Tinplate-Grossanlage.

Bei Klubanlagen mit mehreren Bahnhöfen werden einige davon so angelegt, dass sie auf Durchgangsbetrieb geschaltet werden können und so die ganze Anlage von einem zentralen Stellwerk aus bedient werden kann. Bei (grösseren) Heimanlagen ist die zentrale Steuerung auch im Trend, wo nötig unterstützt von Videokameras, sodass ein Einmannbetrieb möglich wird.

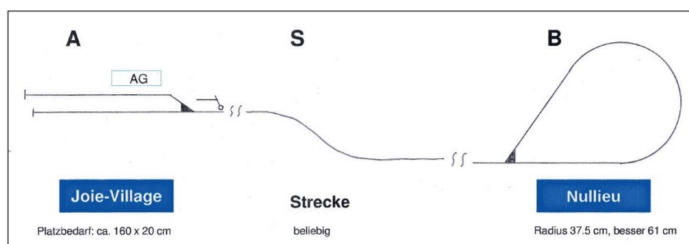
In unserer hektischen und individualisierten Gesellschaft ist die Zeit für die klassische Anlage von Punkt zu Punkt mit zwei Bedienern auch vorbei. Der Vater (oder die Mutter) hat keine Zeit, wenn es dem Sohn passt, und der Bruder oder die Schwester oder der Freund von nebenan haben einen anderen Stundenplan oder auch andere Interessen. Es ist darum die Aufgabe dieses Artikels, einen einfachen Vorschlag für eine Quasi-Punkt-zu-Punkt-Anlage für den Einmannbetrieb zu präsentieren.

Das Anlagenkonzept

Dieses ist recht einfach und besteht aus drei Teilen: «A» ist der Endbahnhof Joie-Village mit mindestens einer Weiche, «S» ist eine einspurige Strecke von beliebiger Form und Länge, «B» (Bahnhof Nullieu) hat keine ei-

gentliche Bahnhofsanlage, sondern besteht lediglich aus einer einfachen Kehrschleife, welche bewirkt, dass der Zug von A nach B von selbst wieder nach A zurückkehrt.

Dann darf beziehungsweise muss rangiert werden. Und weil der Zug zu seinem Ausgangspunkt zurückkehrt, kann man auch von einer «Bumerang-Anlage» sprechen.



Die Planskizze der Bumerang-Anlage in Spur 0 für die Strecke Joie-Village-Nullieu.

Vallée de Joie

Das Vallée de Joie ist ein abgelegenes Seitental in einer imaginären Schweiz. Es mündet bei Nullieu ins Haupttal, in welchem eine SBB-Strecke verläuft. Die meisten Schnellzüge halten in Nullieu und vermitteln so gute Verbindungen zum nahen Bezirkshauptort. Dort gibt es Mittelschulen, einen Ableger der Universität, Teile der kantonalen Verwaltung und kleinere Industriebetriebe, KMU, welche zahlreiche Leute aus dem Tal beschäftigen.

Hinten im Vallée de Joie gibt es Steinbrüche. Von dort kommt der bekannte «Pierre rose». Das ist ein rötlicher Sandstein, welcher bei Bildhauern und Architekten schon im 18. Jahrhundert sehr beliebt war; einerseits wegen seiner speziellen roten Farbe und andererseits wegen seiner relativ guten Verwitterungsbeständigkeit. Die Nachfrage war gross und der Transport mit Pferdefuhrwerken aufwendig und sehr kostenintensiv. Darum wurde im ausgehenden 19. Jahrhundert eine normalspurige Bahn ins Tal gebaut. Das war ein Segen – sie brachte Arbeit und Wohlstand.

Der Erste Weltkrieg, das Ende der Epoche «Jugendstil» und die anschliessende Wirtschaftskrise setzten der einst so blühenden Industrie stark zu. Während des Zweiten Weltkriegs wurden die Steinbrüche geschlossen und danach nicht wieder in Betrieb genommen. Heute gibt es noch zwei Spezialwerkstätten im Tal, welche ihren Rohstoff selbst holen (dürfen). Daraus entstehen hochwertige Kopien von Statuen und anderen Verzierungen für historische Gebäude, meist Sakralbauten. So können bedeutungsvolle Originale, geschützt vor Wind und Wetter, Vandalen und Tauben, in Museen gelagert und ausgestellt werden.

Die Bahn wurde zurückgebaut bis Joie-Village. Auch Teile der Gleisanlagen im Bahnhof mussten für eine Strassensanierung im Dorf weichen. Der Bahnhof hat nur noch eine einzige Weiche. Deshalb muss in Joie-Village stets ein Rangierfahrzeug vorhanden sein. SBB und Kanton möchten den Bahnbetrieb im ganzen Tal auf die Strasse verlagern und Teile des frei werdenden Trasses für den Ausbau der Strasse nutzen. Bis heute hat sich die Talschaft vehement und erfolgreich für den Erhalt der Bahn gewehrt. Ein Kompromiss könnte so aussehen, dass Post und Güter auf die Strasse gehen und der Personenverkehr weiterhin auf der Schiene abgewickelt wird. Dieser befördert vor allem Schüler und Pendler. Mehr und mehr sind es auch Rentner, welche in Joie-Village Ruhe und Erholung suchen. Der Bahnhof müsste dringend renoviert werden, und eine Entscheidung steht noch aus...