

von Thomas Schärer (Text) und Dani Hunziker (Fotos)

Die Zeit vergeht sechsmal schneller auf dem Netz der Westend Pass & Dolores im aargauischen Fislisbach. An der Kommandozentrale tickt eine Swatch, deren Sekundenzeiger wie gedopt über das Zifferblatt rast. Kürzlich ist Betriebsleiter (Dispatcher) Felix Schibli erstmals nach dieser Modellzeit gefahren. Ein grafischer Fahrplan zeigt Zeit, Orte, Geschwindigkeiten und Kreuzungspunkte. Wenn Felix Schibli Zeit und Lust hat, ist jeder einzelne Güter-

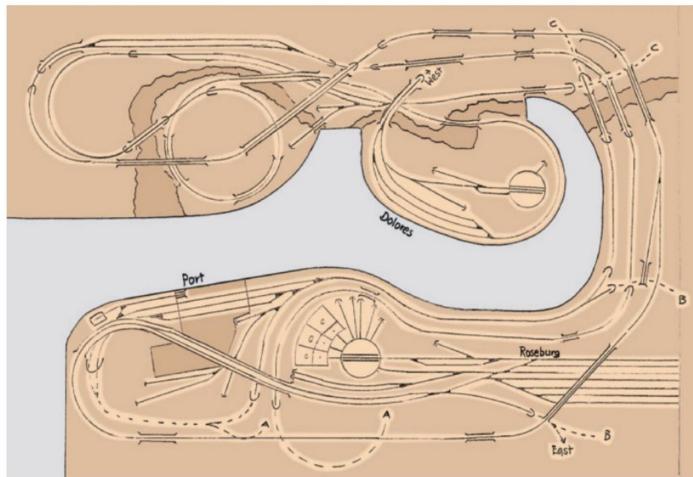
wagen mit Auftrags- und Zielcode im Umlauf. Das Zusammenstellen der Kompositionen kann schon mal eine Viertelstunde dauern. Noch länger, 18 Minuten, sind die Züge von Roseburg zur Endstation Dolores auf fast hundert Streckenmetern unterwegs. Das sind zwei Modellstunden. Die vergehen nicht nur bei ausserplanmässigen Ereignissen wie im Flug. Das Schöne an der Modellzeit: Sie fliesst ohne Konsequenzen, nicht unerbittlich, das Beschauen der Züge

auf der langen Fahrstrecke entfaltet meditative Qualitäten. So ist Westend Pass & Dolores eine wunderbare Gegenwelt zum hektischen Alltag im weitum bekannten Restaurant und Hotel Linde. Als Küchenchef trägt Felix Schibli zusammen mit seinen zwei Schwestern Verantwortung für über 50 Angestellte.

John Allen und der US-Railroading-Virus

Ausgerüstet mit Fotoapparaten und Lampen erklimmen wir die Treppen zum hohen Dachstock des 250 Jahre alten städtischen Linde-Hauses. Wir betreten eine andere Welt, staunen und hören. Alles änderte sich auf Felix' Märklin-H0-Anlage mit M-Geleisen und schweizerisch-europäischem Fuhrpark, als er sich 1988 als 17-Jähriger das Buch «Railroading with John Allen» beschaffen konnte. Der US-Railroad-Virus hatte ihn und seinen Freund Remo Heimgartner erwischt, nur die technische Grundlage - das Märklin-Dreileiter-System - blieb. Al-lens spektakuläre Anlage Gorre & Daphedit wurde zur Inspirationsquelle. Da sind sie allerdings nicht allein, Allen beeinflusste Generationen von Modellbauern. 1989 legten die unzertrennlichen Freunde los. Sehr schnell wuchs der hölzerne Unterbau und darauf meterhoher Styropor-Bauschaumberge und Felspartien, ein Fotoalbum zeigt eindrücklich frühe Bauetappen. Im sichtbaren Bereich wichen die metallenen M-Geleise mit Fixradien flexiblen K-Geleisen. Remo - heute ist er Elektroingenieur mit einer eigenen Firma - war zuständig für die Elektronik. Die drei Stellpulte, die Fahrstreckenprogrammierung, die gesamte Verkaubelung übernahm er. Es war seine Idee, Al-lens Anlage neu zu interpretieren, und auch der Gleisplan stammt von ihm. Seit ein paar Jahren wohnt er in Zürich und findet leider weniger Zeit für die Anlage.

Nur schon die Grundfläche des Dachstocks, in etwa 30 Quadratmeter, erlaubte keine Eins-zu-Eins-Umsetzung des Vorbilds. Dennoch sind charakteristische Motive wie das Roundhouse, die Hafenanlage und ein zu umkreisender Felssporn, spektakuläre Brücken und auch einige Lokomotiven aus dem allenschen Universum erkennbar. Von 1997 bis 2007 stand der Bau weitgehend still, die Welt wollte erkundet sein, danach liess Felix die Verantwortung als junger Küchenchef und Familienvater kaum



Der von John Allens Anlage «Gorre & Daphedit» inspirierte Gleisplan.



Felix Schibli, Erbauer der Anlage und Chefoperator (rechts), fachsimpelt mit Autor Thomas Schärer.