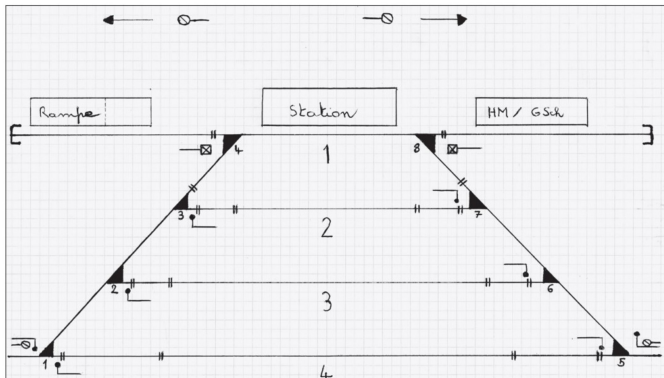


Von Yann Monbaron (Text/Fotos) und Zoltan Tamassy (Übersetzung aus dem Französischen)

Aus Michel Pousaz spricht die pure Eisenbahnnostalgie. Gerne erinnert er sich vergangener Zeiten, in denen er die schönen Krokodile und andere Ae 4/6 durch den Bahnhof von Saint-Triphon fahren sah. Der ehemalige Verwaltungsangestellte der Montreux-Berner Oberland-Bahn hat es immer bedauert, dass er nicht Lokführer bei der grossen Eisenbahn werden konnte. Aber er hat sich diesen Traum durch die Modelleisenbahn erfüllt. Heute ist er im Ruhestand, und nachdem seine Vorliebe früher den Spuren 1, 0 und H0 gegolten hat, widmet er sich heute nur noch der Restaurierung und Renovierung von Tinplate-Material in Spur 0, hauptsächlich von den Herstellern Bucu, HAG und Märklin. Zwei seiner Lieb-



Die Anlage ist im Grunde genommen ein Gleisoval, mit dem Hauptbahnhof an der Vorderseite.



Michel Pousaz ist Tinplate-Fan und ein Eisenbahnnostalgiker, wie er im Buche steht.

lingsloks werden weiter unten genauer vorgestellt. Vergessen Sie also jegliche Elektronik! Das ist nicht, was Pousaz interessiert. Nein, was er liebt, sind diese alten elektrischen Lokomotiven mit grossen Pleuelstangen, die nach Öl riechen und mechanische Geräusche von sich geben, die singen, wenn sie sich bewegen. Für Michel Pousaz muss es beim Modellbau genauso sein. Ein Grund mehr, für Tinplate zu plädieren.

Die Anlage

Die Anlage besteht aus einer Ebene, auf der die Gleise ein Oval bilden, mit dem Hauptbahnhof an der Vorderseite. Der Bahnhof bietet Platz für fünf Züge, die Weichen sind alle manuell bedienbar. Auf die Signale von Märklin (H0) wurden kleinere und grössere Kartonschilder geklebt, um ihnen ein eher dem Massstab entsprechendes Aussehen zu verleihen. Die Gleisabschnitte und Signale werden von den fast schon antik anmutenden blauen Pulten aus gesteuert, die Märklinisten wohlbekannt sind. Die Energie für die Traktion wird von einem Bucu-Transformator geliefert. Dieser ermöglicht eine Fahrweise wie bei der grossen Eisenbahn, da er über ein stufenweise zu bedienendes Drehrad verfügt. Bei Bedarf wird zudem die Schaltung für die Fahrtrichtungs- umkehr betätigt, wie es in der Realität bei dieser Art von elektrischen Lokomotiven üblich war. Aufgrund der relativ geringen Leistung dieses in erster Linie für H0 konzipierten Transformators von 25 Watt kann die Fahrtrichtungs- umkehr durch fern-