



Die grosse Gleiswendel, die den Zugang zum Bahnhof Lüen-Cabbio ermöglicht.

dafür, dass es eine Freude ist, die Züge fahren zu sehen. Man dürfe sich nicht einreden, dass es schon gut gehen wird und dass zum Beispiel eine Korkunterlage mögliche Abweichungen des Gleisbetts ausgleichen. So etwas dürfe es nicht geben!

Um das Gleis auszuwählen, das er dann schlussendlich auf seiner Anlage verwenden würde, wurden zwei Tests durchgeführt: einer zur Rollqualität und der andere zur Schienenoxydation. Der zweite Test zeigte sofort, dass die Schiene von PECO deutlich weniger oxidiert als Konkurrenzprodukte. Die Gleise hat Court auf Korkstreifen verlegt, aber nicht geklebt, sondern an der Aussenseite der Schienen festgenagelt. Das heisst, bei der Vorbereitung der Flexgleise wurden auf beiden Seiten der Schwellen versetzt 1 mm grosse Löcher eingebracht. Eine Überhöhung von 1 mm in Kurven ist ebenfalls vorhanden. Dann kamen Überlegungen zu den Mindestradien. Im industriellen Bereich, also bei den Tanks, liegen diese bei 60 bis 70 cm, während auf der freien Strecke ein Mindestradius von 130 cm gilt. Die Steigung beträgt 1,5 cm pro Meter. Wie so ziemlich alle Anlagenbauer jammerte auch Claude Court: «Wenn ich blass einen Meter mehr gehabt hätte!» Aber wir kennen es: Selbst falls wir diesen zusätzlichen Meter hätten, würde uns immer noch ein Meter fehlen.

Das Modell des Grottos von San Nicolao oberhalb von Mendrisio.



Die imaginäre Siedlung Lüen-Cabbio mit dem Bahnhof, links eine Herberge.

