Dampf und Diesel im Süden

Ein Bahnhof – im Tessin

Fotos: Stephan Kraus

Noch erreichen ausschließlich mit Dampf- oder Diesellokomotiven bespannte Züge den Bahnhof von Francavilla.
Hier zieht gerade die C 5/6 2976 einen leichten Güterzug, gebildet aus lauter Kühlwagen, aus dem Bahnhof.

Ein herrlicher Sommertag im Tessin. In der kleinen Stadt Francavilla am Ufer des Lago Maggiore nimmt das unbeschwerte Leben seinen Lauf. Auf dem Bahnhof der Stadt herrscht reges Treiben. Vor dem Bahnhof sind fliegende Händler unterwegs und bieten ihre Waren feil. In dem kleinen Depot dieses Kopfbahnhofes werden die Lokomotiven für die nächsten Einsätze vorbereitet und in den Fabriken gegenüber werden Produkte des täglichen Bedarfs gefertigt. Ein Alltag, wie ihn sich wohl jeder von uns wünscht. Aber diese kleine Welt ist ein reines Phantasieprodukt. Eines, das zeigt, wie erstrebenswert eine solch friedliche Welt eigentlich ist. Entstanden ist sie in einem ehemaligen Kinderzimmer und ihr Erfinder, Franz Scherer, ist sich wohl bewusst, dass er hier eine ganz außergewöhnliche Narration geschaffen hat.

Stadtspaziergang

Kommt man mit dem Zug nach Francavilla, steht man zuerst vor einem imposanten Empfangsgebäude, das im Stil italienischer Bahnhofsbauten gehalten ist. An dieses Gebäude mit seinem überdachten Hausbahnsteig schließt links das Gebäude der Post an.
Direkt hinter dem Bahnhofsgebäude beginnt die Stadt.
Auf den Gehwegen und vor den Cafés herrscht reger Betrieb. Touristen vermischen sich mit den Einheimischen, die ihrer täglichen Arbeit nachgehen. Im Stadtbild gibt es einige Wohnhäuser, die entweder gerade kurz vor einer Renovierung stehen oder bereits mit einem Gerüst versehen sind und von den ortsansässigen Handwerkern instand gesetzt werden. Typisch für die Zeit sind die unzähligen Fernsehantennen auf den Dächern der Häuser. Auf der

Straße drängt sich der Verkehr und man meint förmlich den typischen Abgasgeruch der kleinen, wendigen Fiat Cinquecentos und die Dieselschwaden der Busse riechen zu können. Zwischen all dem Trubel, haben ein Gelato-Verkäufer und ein Früchtehändler ihre fahrbaren Verkaufsstände abgestellt. Im nächsten Hof kicken ein paar Jungs, die sich anscheinend heute vor der Schule drücken, vor einem provisorisch aufgestellten Tor.

Am Ende des Bahnsteiges steht der Stationsvorsteher mit zwei Kollegen und sie beraten, wie sie die baufällige Hütte wohl loswerden können, die dort steht. Einer der Mitarbeiter weist den Stationsvorsteher allerdings

Auf dem Hausbahnsteig und dem Vorplatz des stattlichen Empfangsgebäudes herrscht an diesem Vormittag reges Treiben.

Reisende – ein stetiges Kommen, Begrüßen und Verabschieden – und natürlich Warten auf den nächsten Zug in die Ferne.

Dienstbesprechung am Ende des Bahnsteiges – Dies Bruchbude ist ein Dorn in den Augen des Bahnhofsvortstehers.

vorsichtig darauf hin, dass die Hütte durchaus noch als Materiallager gebraucht wird und auch abends ist der Ort für ein kritisches Tagesabschlussgespräch ein willkommener Ort. Die vorgehaltene Garnitur mit ein paar leichten Klappstühlen und einem Tisch verweist auf diesen wichtigen Ort der Kommunikation.

Direkt gegenüber dem Bahnhofsgebäude ist der Güterboden angeordnet. Hier können die ortsansässigen Handwerker ihre Waren für die Reise in die weite Welt aufgeben.

An der Laderampe steht immer morgens ein Waggon, der die Städter mit der frischen Milch versorgt, die von den Bauern der Region an verschiedenen Unterwegsbahnhöfen täglich auf die Bahn verladen wird.

Am Freiladegleis wurde vor einigen Jahren ein schwerer Überladekran installiert. Er dient hauptsächlich für den Verlad von großen Turbinenteilen und Transformatorenanlagen, die für die Kraftwerke im Maggia- und Verzascatal gebraucht werden.

Geht man auf dieser Seite des Bahnhofs entlang, steht man nach wenigen Metern vor dem Stellwerk, von dem aus der ganze Betrieb im Bahnhof und einen Teil der Strecke überwacht wird. Direkt hinter dem Stellwerk, eingezwängt zwischen ihm und dem zweiständigen Lokschuppen, liegt die Drehscheibe, die immer noch für das Wenden von den italienischen Schlepptenderlokomotiven gebraucht wird, aber auch für das Abdrehen von Tenderlokomotiven Verwendung findet. Dank ihrer Größe – die Bühne besitzt eine Länge von 26 Metern – kann auf ihr auch mal ein seltener Gast im Depot, eine C 5/6 – der Ölfant der SBB – gedreht werden.

Hier steht auch der bescheidene Kohlebansen und eine, für so ein kleines Depot doch erstaunlich große, Besandungsanlage mit einem Hochbehälter. Eingeweihte wissen, dass dieser Besandungsturm eigentlich mal in Biasca stand und von dem umtriebigen Depotleiter vor der Verschrottung gesichert wurde.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Ausfahrgleise der Bahnhofsanlagen von Francavilla haben sich bereits kurz nach Inbetriebnahme der Bahn mehrere kleine Industriebetriebe und eine Brauerei angesiedelt. Neben dem hervorragenden Bier der Familie Arcuri werden hier noch die typischen Virginias – bekannt unter dem Pseudonym „Original-

Gegenüber des Empfangsgebäudes sind die für diese kleine Station doch recht umfangreichen Güterabfertigungsmöglichkeiten angeordnet. Der Überladekran wird hauptsächlich für den Transport von Turbinenteilen und Transformatoren für die Kraftwerke der Region benötigt.

In dem kleinen Depot neben den Einfahrtsgleisen werden Lokomotiven von drei Bahngesellschaften unterhalten.

Im Winter braucht das Stellwerk Heizmaterial.

Der Güterboden der Brauerei – auch hier ist immer viel Betrieb.

Hoher Besuch bei Pietro – der capo della Polizia schaut mal vorbei.

Ausfahrt nach Bellinzona, pünktlich um 9.30 Uhr.

Im Hof der Tabakwarenfabrik genießen die Mitarbeiter ihre morgendliche Pause im Freien bevor es zu heiß wird.

Krumme“ – hergestellt und mit der Bahn über den Gotthard in den Rest der Schweiz geliefert.
Ebenfalls schon länger hat die italienische Firma Bialetti hier eine neue Produktionsstätte eröffnet und stellt hier die kleinen Mokka-Espresso Kännchen aus Aluminium für den Einsatz auf der Herdplatte her.
Mit der Produktionsstätte in der Schweiz entfallen die aufwändigen Zollformalitäten für die Lieferung der Kännchen aus Italien in die Schweiz.
Beide Fabriken nutzen den großen Güterboden des Bahnhofs für den Versand ihrer Waren. Die kleine Brauerei hat vor einigen Jahren in den Ab- und Wiederaufbau eines kleinen Güterbodens investiert.
Das Gebäude stand ursprünglich am Bahnhof in Schinznach-Bad. Mit seiner ausladenden Rampe und der einzigartigen Überdachung derselben ein interessantes Objekt.
Geht man die Straße hinter dem Depot noch ein paar Meter weiter, steht man vor der Werkstatt von Pietro. Er ist der Mann für alles, was in der Stadt fährt – zumindest für alles, was nicht auf der Bahn rollt. Hier wird Gefährt, das mit einem Verbrennungsmotor betrieben werden kann, wieder in Gang gesetzt.
Um auf alle Eventualitäten vorbereitet zu sein, gibt es hinter der Garage eine kleine Lagerfläche für all die Dinge, die man mal noch brauchen oder aus denen etwas Neues entstehen könnte. Man muss sich einfach nur von den Dingen inspirieren lassen. Manche Nicht-Eingeweihten bezeichnen solche Orte schon mal als Schrottplatz und wissen gar nicht, welche Schätze sich dort finden lassen. Es braucht halt etwas Phantasie. ■ SK

Direkt an den Gleisen lässt sich die Zeit mit einem guten Buch totschlagen.

Das Lager von Pietro – hier finden sich wohl möglich wertvolle Dinge.

In der Ausfahrtskurve kurz hinter dem Bahnhof beschleunigt die C 5/6 2976 ihren leichten Güterzug aus Kühlwagen.

Es sind die kleinen Details, die Franz Scherer wichtig sind.

Diese Modellbahnanlage ist das Produkt großer Begeisterung für die kleine Bahn und die Summe aus vielen Beobachtungen und eigenen Modellbauerfahrungen. Aber der Reihe nach: Wie immer steht am Anfang eines solchen Projektes eine Idee, das geistige Bild von etwas, das – in diesem Fall mehr als offenkundig – erschaffen werden will.
Da es sicherlich niemand besser vermag, diese Idee zu beschreiben als Franz Scherer selbst, wird er Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser, diese Geschichte mit seinen eigenen Worten erzählen:

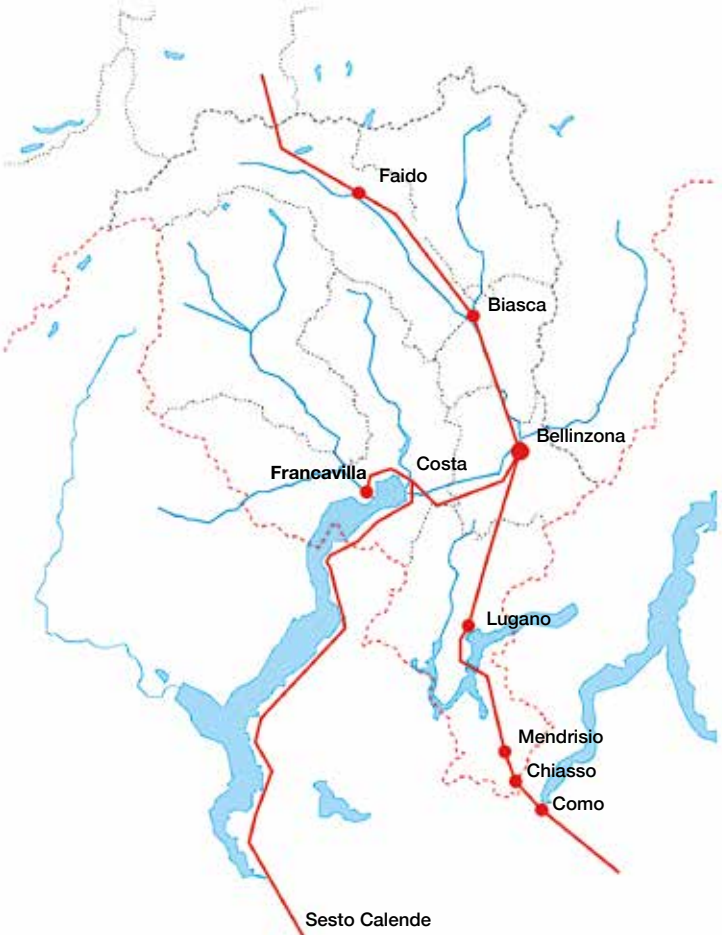
Der Stolz meiner Modellbahn fängt mit meiner Phantasie an und endet in Francavilla

Diese Erzählung ist die Geschichte meiner Modellbahn. Am Anfang war die Idee für den Bau einer neuen Modellbahnanlage. Die Vorgaben waren schnell gefasst. Es durfte keine Gebirgsbahn sein, aus Platzgründen kein Großstadtbahnhof und auch kein realer Bahnhof. Also ein reines Phantasiegebilde. Ein Kopfbahnhof in den fünfziger Jahren irgendwo in der Südschweiz an der Grenze zu Italien. Er sollte nicht zu groß sein, damit der Bahnhof im Modell eine glaubhafte Wirkung hat. Ein Bahnhof, der seine Aufgabe immer noch erfüllt, aber leider nicht mehr ausgebaut werden kann. Der Bahnhof, ursprünglich am Stadtrand gebaut, ist jetzt ganz von der prosperierenden Stadt umgeben. Der aufkommende Grenzverkehr ermöglicht es, auch meine italienischen Züge und vor allem die meiner Privatbahn einzusetzen.

Geschichte der Stadt

Francavilla ist mit den Daten von Locarno, meiner Lieblingsstadt, entstanden. Der Name dieser Kleinstadt ist an meinen Namen Franz, im Italienischen Franco, angelehnt.
Francovilla tönt aber zu sehr nach Spanien, also habe ich die weibliche Form gewählt. Diesen Ort mit dem Namen Francavilla gibt es gleich ein paar Mal in Italien.
Zufälligerweise gibt es sogar einen Ort mit einem Bahnhof der FS: Francavilla Fontana; der Bahnhof befindet sich an der Linie Tarent–Brindisi.
Meine Stadt Francavilla liegt am Nordufer des Lago Maggiore und am Ostrand des Maggia-Deltas. An den Hang oberhalb der Stadt schmiegt sich das Quartier Monti della Trinita, und zum Territorium der Gemeinde gehört auch eine große, nicht mit dem Stadtgebiet zusammenhängende Fläche in der Magadinoebene, die Gerre di Sotto.
Francavilla ist zusammen mit Lugano und Grono der wärmste Ort der Schweiz und gilt als die nördlichste Ortschaft mit mediterranem Klima an einem See. Die Messstation Francavilla-Monti in etwas erhöhter Lage verzeichnet ein Jahresmittel von 12,4 °C. Daher gedeihen in Francavilla viele südländische Pflanzen wie Palmengewächse oder Zitronenbäume. Nicht zuletzt aufgrund des milden Klimas ist Francavilla stark vom Tourismus geprägt. Weitsichtige Stadtväter haben sich wirtschaftliches und touristisches Wachstum erhofft und alles darangesetzt, die Bahn in die Stadt zu holen.
Die erste Bahngesellschaft, die den Betrieb aufnahm, war die Schweizerische Bundesbahn. Bereits ein Jahr später erfolgte der Anschluss der Bahnanlagen an das italienische Schienennetz. Die Strecke nach Luino wurde eröffnet. Die ersten Jahre waren von einem großen Erfolg gekrönt und finanzstarke Investoren aus der Region und dem benachbarten Italien sahen in der Bahn ungeahntes Zukunftspotenzial.
Mit der Gründung einer neuen Gesellschaft wollte man an deren Erfolg teilhaben. Die Bahn sollte von Francavilla am See entlang die Gleise der FS benutzen und nachher dem Ticino folgend nach Pavia auf eigener Trasse fahren.
Regionale Politiker beider Länder unterstützten dieses Vorhaben. Fünf Jahre nach der Eröffnung der Bahnlinie nach Francavilla wurde die neue Gesellschaft CFS gegründet
Die Compania Ferrovia del Sud ist eine schweizerische Eisenbahngesellschaft mit dem Hauptsitz im italienischen Novara.
Ein politischer Schachzug zu damaliger Zeit zwei Länder, eine Bahn.

Das grösste Modellbau Fachgeschäft in der Nordwestschweiz.
HOBBY-SHOP.CH GMBH
Ribistrasse 10 (Maloya Areal) 4460 Gelterkinden Telefon 061 981 64 20 info@hobby-shop.ch



Das Streckennetz rund um die Kleinstadt Francavilla.

Geschichte der Bahn

Nach der Eröffnung der Tessiner Talbahn (Francavilla–Bellinzona) am 20. Dezember 1874 und der Gotthardbahn 1882 stiegen die Hoffnungen auf weitergehende Verkehrsprojekte in der Region Francavilla.

Nationalrat und Stadtpräsident von Francavilla, Francesco Balli, machte sich für eine bessere Verkehrsanbindung stark, indem er 1892 die Vereinigung „Pro Francavilla e Dintorni“ mit dem Ziel der Förderung des Tourismus in der Region gründete. Er beantragte die Konzession für folgende, von Francavilla ausgehende Bahnstrecken:

- Von Francavilla nach Luino und weiter bis Sesto Calende.
- Francavilla nach Bignasco für den Tourismus und Granittransporte. In einem zweiten Schritt sollte dann noch ein Anschluss mit einem Tunnel nach Airolo folgen.

Die erste Konzession wurde ohne Einwände und Auflagen erteilt. Die zweite Konzession wurde nur genehmigt mit der Auflage keine Verbindungen nach Airolo zu betreiben. Die Begründung: Man wollte keine Konkurrenz für die Gotthardbahn in der Leventina. Dieser Entscheid war das Ende für diese Strecke.

Die Streckenführung am See entlang bereitete keine großen Schwierigkeiten und der Anschluss in Luino war nach einem Jahr reiner Bauzeit realisiert.

Dieser schnelle Erfolg konnte nur bewerkstelligt werden, da die Vorarbeiten mit Weitsicht und Erfahrung vorgenommen wurden. Auf eigenes Risiko hatte die neue Bahngesellschaft mit der Planungsarbeit begonnen.

Die einzig wirkliche Herausforderung war der Zusammenschluss der beiden Bahnlinien. Francesco Balli bevorzugte einen Zusammenschluss in der Gemeinde Costa, ohne Bahnhof. So mussten alle Züge nach Francavilla fahren und der Lokwechsel erfolgte erst dann im Bahnhof. Ein weitsichtiger Plan für die Stadt. Mehr Arbeitsplätze und Touristen waren die Folge. Von diesem genialen Schachzug profitieren bis heute die Gewerbetreibenden der Stadt, wie auch der Region.

Doch der Erfolg hat auch Schattenseiten. Der Bahnhof Francavilla ist für den wachsenden Bahnverkehr, vor allem im Güterbereich, zu klein geworden. Der See und die Hanglage verhindern einen wirtschaftlichen Ausbau. Die Planung eines neuen Trennungsbahnhofs in der Gemeinde Cadenazzo ist schon weit fortgeschritten. Als Bauherrin von diesem Projekt tritt die CFS auf. Der Baubeginn ist in einem Jahr und die Anlage soll im darauffolgenden Jahr in Betrieb gehen.

Die Eb 3/5 5885 der SBB – ein seltener Gast, dahinter steht eine Lok der CFS gleicher Achsfolge, aber italienischer Herkunft.

Die CFS ist eine moderne Bahngesellschaft mit einem vielfältigen und abwechslungsreichen Fahrzeugpark.

Drei Gesellschaften, ein Ziel

Folgende drei Bahngesellschaften fahren den Bahnhof Francavilla an:

Die Schweizerische Bundesbahnen, kurz SBB, ist die staatliche Eisenbahngesellschaft der Schweiz mit Sitz in der Bundesstadt Bern. Sie betreibt die Talbahn von Bellinzona nach Francavilla.

Die Ferrovie dello Stato Italiane, kurz FS, Italienische Staatseisenbahnen, ist die staatliche Eisenbahngesellschaft Italiens mit Sitz in Rom. Sie ist für die Verkehre auf der Seelinie von Sesto Calende bis Luino verantwortlich.

Die beiden großen Bahnen SBB und FS sind uns bekannt, die im Piemont beheimatete CFS steht im Schatten der großen zwei Bahnen. Das Ziel dieser kleinen Gesellschaft CFS war in der Gründungszeit die wirtschaftliche Erschließung der beiden Städte Novara und Pavia am Ticino. Diese beiden Städte standen im Schatten der Metropole Mailand.

Ein weiterer Grund war die touristische Aufwertung der Region am Lago Maggiore.

Die Bahn sah darin ein großes Potenzial. Eine zusätzliche Verbindung mit der Schweiz sollte die Linie nach Mailand entlasten. Geplant war eine Eisenbahnstrecke den Ticino entlang vom Lago Maggiore bis Pavia am Po. In Sesto Calende sollte die bestehende Bahnlinie der FS benutzt werden, welche in die Schweiz führt. Von der Stadt Novara aus wurde gleichzeitig nach Norden und Süden gebaut. Mit einer Bauzeit von vier Jahren war die Strecke sehr schnell dem Betrieb übergeben worden. Der Erfolg gab den Initiatoren der Bahn Recht. Schon nach kurzer Zeit musste neues Rollmaterial beschafft werden.

Der Bestand der Lokomotiven wurde verdoppelt, wie auch die Anzahl der Personenwagen. Der nächste Schritt der CFS ist die Elektrifizierung der ganzen Strecke von Pavia bis nach Francavilla. Leider will sich die FS aus finanziellen Gründen an der See-Bahn nicht beteiligen, heißt es im offiziellen Schreiben. Aber es ist eher der übergroße Bestand an Dampf und Diesellokomotiven, die noch bei der Italienischen Staatsbahn im Einsatz stehen. Der nächste große Schritt ist der geplante Ausbau nach Genua.

Die Strecke Pavia nach Totona ist schon weit fortgeschritten. Alle Kunstbauten wie Tunnels und Brücken sind fertig. Kleinere Probleme gibt es noch mit den Anrainergemeinden wegen der Lage der Bahnhöfe. Des Weiteren wird noch eine neue Linie ins Auge gefasst, die von Novara nach Turin führen soll. Die Regierung des Piemont steht diesem Projekt positiv gegenüber. Die Linienführung kommt südlich der bestehenden FS Strecke zu liegen.

Die Fabbrica Italiana Automobile Torino zeigt sehr großes Interesse an dieser neuen Bahnlinie. Ein Gründer der Fiat-Werke und Mitglied des italienischen Senats, Giovanni Agnelli, möchte sich sogar persönlich am Aktienkapital beteiligen. Die Direktion der CFS befürwortet eine solche Beteiligung.

Ein Aktionär, der zugleich ein großer Industrieller und Politiker ist, könnte manches zukünftige Projekt vereinfachen.

Bei der Bevölkerung hat die Bahn einen sehr guten Ruf. Dazu trägt neben dem bequemen und modernen Fahrzeugbestand auch die humane Preispolitik bei. In der Regel sparen die Kunden der CFS etwa acht bis zehn Prozent für die Fahrkarte. Den Fahrgästen gefällt eine solche Preisgestaltung. Aber das größte Plus ist sicher die Pünktlichkeit. In diesem Bereich ist sie sogar noch um einiges besser als die SBB.

Bei der Sauberkeit schneidet die Bundesbahn dafür besser ab. Das soll aber nicht bedeuten, dass die CFS mit dreckigen Waggons herumfährt.

Berühmt sind auch die Marktzüge, die jeden Mittwoch nach Luino fahren. Der erste fährt um 7.30 Uhr in Francavilla ab, der zweite Zug für die Langschläfer fährt erst um 9.50 Uhr.

Das Güteraufkommen auf dieser Linie in der Schweiz ist eher bescheiden.

Die schweren Kohlenzüge befördert die FS, wie auch die Früchte-Kühlzüge aus Süditalien. Mit der im Bau befindlichen Strecke nach Genua erhofft sich die CFS eine bessere Güterauslastung. Auch die neue, in Planung stehende Strecke nach Turin sollte eine Erhöhung der Güterzahlen bringen. Diese neue Bahnstrecke wird von Anfang an elektrisch betrieben.

Die Fiat Ferroviaria übernimmt die Elektrifizierung dieser neuen Linie mit der Option, zu einem späteren Zeitpunkt das ganze Streckennetz der CFS elektrisch auszubauen. Einzig die See-Linie wird wegen der ablehnenden Haltung der FS nicht auf Elektrizität umgestellt. ■ FS

Ein gemischter Güterzug aus Italien fährt hier gerade in den Bahnhof ein. Eine Am 4/6 der SBB befördert den Zug weiter.

Nachdenkliches
– oder viele Wege führen nach Rom

Die erste Modellbahnanlage von Franz Scherer hatte ein Gebirgsthema. Von daher unterschied er sich nicht von anderen Modellbahnern.
Im weiteren Verlauf seiner modellbauerischen Tätigkeit entstanden eine Reihe weiterer Anlagen, die aber nie über das Rohbau-Stadium hinauskamen.
Fahren konnte er auf jeder gebauten Anlage, aber wie so oft hat sich der eine oder andere Planungsfehler eingeschlichen.
Das Gebirge wurde schnell verabschiedet und es sollte eine Bahn aus der näheren Umgebung werden.
Mit dem Bezug eines großen Raumes wurde eine andere Modellbahndimension greifbar.
Ein Raum, der den Bau einer Anlage von über zwölf Metern Länge und vier Metern Breite zuließ, wurde bezogen. Nun setzte bei ihm ein „größenwahnsinniges Modellbau-Denken“ ein – er bezeichnet es selbst ganz bewusst als solches. Mit dem Bau des Bahnhofes Schinznach-Bad mit einer Länge von etwa acht Metern im Maßstab 1:87 begann der modellbahnerische Alptraum, in diesem Fall.
Nach seinen Erfahrungen mit diesem Projekt ist er zu dem Schluss gekommen, dass man solche Anlagenträume besser nicht im Alleingang angehen sollte. Das bedeutet nicht, dass es unmöglich ist, so eine Anlage zu Ende zu bauen, es gibt schließlich genug Beispiele, die dies beweisen.
Aber nach knapp der Hälfte des Anlagenbaus fand ein Umdenken ein. Dies betraf zuerst nur das Betriebskonzept und noch nicht die Anlagengröße.
Jetzt war es eine Modellbahn, die dem Original noch näher sein sollte, als alles andere, was er jemals angefangen hatte. Ein Modellbahntraum sollte in Erfüllung gehen! Ein kleiner Landbahnhof mit regem Güterverkehr war das Ziel.
Die Zeit der Anlage Siggenthal-Würenlingen mit dem Zement-Verlad wurde eingeläutet. Diese Modellbahn wurde analog betrieben. Gefahren wurde nach Fahrplan ohne Zeitangabe. Der Höhepunkt des Fahrbetriebes war ein dreiteiliger Pendelzug, BDe 4/4 mit richtigem Steuerwagen. Diese kleine Zugkomposition von neunzig Zentimetern Länge in einem Bahnhof mit annähernd acht Metern Ausdehnung war jedes Mal ein Hingucker.
Seine Modellbahnkollegen waren begeistert von der Anlage. Heute ist er sich sicher, dass die Kollegen nur die Dimensionen beeindruckten.
Diese Anlage wurde zu zwei Dritteln fertig gebaut. In der Bauzeit entwickelte Franz Scherer sich nach eigenen Aussagen zum „Detaillisten“ in Sachen Modellbau. Aber dafür war die Anlage Siggenthal-Station (alte Bezeichnung) leider mehrere Nummern zu groß. Hier konnten die ganzen Ideen, die er nach und nach entwickelte, einfach nicht umgesetzt werden. In dieser Zeit setzte sich seine Vorliebe zu Italien und der Südschweiz durch und eine neue Herausforderung zeichnete sich am Horizont ab.
Bei seinen Ferien im Süden und einigen Arbeitsaufträgen im Tessin suchte er immer die Nähe zur Bahn, mit der Folge der geistigen Geburtsstunde der Anlage Francavilla.
Mit dem Freiwerden der Kinderzimmer gab es plötzlich neue Möglichkeiten für die Modellbahn in der Wohnung. Zuerst wollte er beide Anlagen parallel auf-, beziehungsweise weiterbauen, was aber nicht gut umsetzbar war.
Es hätten bei jeder Anlage zu viele Abstriche gemacht werden müssen und er befürchtete, dass ihn das Resultat nicht glücklich machen würde.
Ein Umdenken mit Folgen und einem – in doppeltem Wortsinne – phantastischen Ergebnis: Es erfolgte der Abbruch der fast fertigen Betriebsanlage Siggenthal-Würenlingen. Das gesamte Rollmaterial wurde verkauft und die neue Anlage wurde mit dem Erlös der alten Anlage finanziert.
Es entstand diese einzigartige kleine und feine Anlage, die wir Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, hier vorstellen durften: Francavilla – ein Modellbahnuniversum. ■ FS | SK

Personenzüge aus Italien bestehen teilweise aus recht abenteuerlich wirkenden Personenwagen – hier zweiachsige Corbellini.

Die Rückleistung nach Sesto Calende wird mit einer modernen dieselelektrischen Lokomotive des Typs 341 bespannt.