

Back to the Roots und zurück

1990 war Alan R. Moon als Autor noch ein unbeschriebenes Blatt, ABACUSSPIELE als Verlag nicht minder. Erst ein Jahr zuvor hatte man den Betrieb aufgenommen. AIRLINES war das erste Spiel mit dem noch heute verwendeten Verlagslogo. Der Untertitel „Nur Fliegen ist schöner!“ war passend, aber nicht neu, Opel hatte damit in den 70er Jahren geworben.

AIRLINES wurde auf einer abstrahierten Karte der USA gespielt. Unbenannte Orte waren durch unterschiedlich gemusterte Fluglinien miteinander verbunden. Nur die Heimathäfen der Fluggesellschaften trugen Namenskürzel. Eine Airline durfte alle Liniemuster bedienen, die anderen mussten sich auf eine mehr oder wenige große Auswahl beschränken. Beschränkt war auch der Betrieb auf den einzelnen Strecken: Mehr als drei Gesellschaften durften niemals zwischen zwei Orten fliegen, meist nur zwei, manchmal auch nur eine.

Wer an der Reihe war, konnte entweder eine neue Fluggesellschaft ins Spiel bringen, indem er ihre Aktien vor sich auslegte und sofort eine Strecke in Betrieb nahm. Oder das Netz einer bereits gegründeten Airline erweitern, auch wenn er von ihr noch keine Aktien besaß. Oder einfach nur Aktien aus der Hand vor sich auslegen und damit seine Anteile an einer Gesellschaft demonstrativ erhöhen.

Die Aktienauslage rückte in den Fokus, wenn eine Wertungskarte aufgedeckt wurde. Dann nämlich erhielten Mehrheits- und Zweitaktionär eine ... – nein, keine Dividende, die kommt erst 2011 ins Spiel. Es gab schlechte Siegpunkte, die auf einem Block notiert wurden. Ihre Höhe hing von der Anzahl der Strecken ab, die die Gesellschaft in Betrieb genommen hatte. Das Ziel des Spiels bestand also darin, einerseits bei möglichst vielen Gesellschaften Mehrheitsaktionär zu werden,

andererseits das Streckennetz dieser Gesellschaften auszubauen, um deren Gewinn zu erhöhen.

I Viel Glück beim Streckenbau

Für den Ausbau musste eine Streckenkarte mit passendem Liniemuster und ausreichendem Kartenwert ausgespielt werden. Der Wert war als



Ziffer auf der Strecke abzulesen und symbolisierte die Ausbaukosten. Zwar hatte man drei Karten zur Auswahl auf der Hand, konnte aber immer nur vom verdeckten Stapel nachziehen, was keine ausgeklügelte Planung zuließ. Von den Aktienkarten dagegen lagen einige offen aus, sodass man seinen Vorrat gezielt auffüllen konnte.

Der Vollständigkeit halber sei auch noch ein Ärgerfaktor erwähnt, die Sabotage. Sie wirkte doppelt, reduzierte einerseits die Ausbaumöglichkeiten einer Fluggesellschaft und andererseits einer Strecke.

Als AIRLINES in spielbox 1/91 rezensiert wurde, erntete es Bestnoten (8, 9, 9, 10).

Holt man das Spiel heute wieder aus dem Schrank, wundert man sich aber doch, womit man früher zufrieden war. 135 kleine Holzscheibchen mussten vor der ersten Partie mit noch kleineren Etiketten beklebt werden und kullerten dann lose durch ein großes Fach im – immerhin! - Tiefzieheinsatz. Zufällig (oder war's Absicht?) hatte dieses Fach genau die richtige Größe, um eine Sortierbox aus dem Baumarkt aufzunehmen.

Back to the Roots hieß es knapp 9 Jahre später, als UNION PACIFIC bei Amigo veröffentlicht wurde. Thematisch war das Spiel zu seinen Ursprüngen zurückgekehrt, denn Alan R. Moon hatte es einst unter dem Namen „Nine Railroads“ entwickelt, konnte seinerzeit aber keinen Verlag für das Eisenbahnthema begeistern. Das war jetzt anders. Wieder wurde auf einer Karte der USA gespielt, diesmal aber mit konkreten Städten. Wieder waren sie durch unterschiedlich gemusterte Linien miteinander verbunden, die jetzt Bahnverbindungen darstellten. Es fehlten aber die aufgedruckten Zahlen, denn der Streckenbau war vereinfacht worden. Zwar musste beim Ausspielen einer Karte nach wie vor das

Linienmuster beachtet werden. Weil Kosten aber keine Rolle mehr spielten und es auch weniger unterschiedliche Linien gab, hatte man seltener unpassende Karten auf der Hand. Auch an anderer Stelle wurde das Kartenglück ausgebremst: Waren die Wertungskarten im ursprünglichen Spiel noch blind in den Aktienstapel gemischt worden, wurden sie jetzt kontrolliert verteilt, so dass es nicht zu früh zu einer Wertung kommen konnte.

Die Zahl der Gesellschaften war von neun auf elf erhöht worden, wobei die elfte, die namengebende Union Pacific, eine Besonderheit und die größte Neuerung darstellte. Sie betrieb kein eigenes Streckennetz, sondern war *nur* in Form von

Aktien im Spiel. Wer nach einem Streckenbau eine Aktie nahm, konnte die Union Pacific wählen. Und er durfte zusätzlich eine seiner Aktien auf der Hand gegen eine UP-Aktie tauschen. Bei der Union Pacific kamen nicht nur die beiden Hauptaktionäre in den Genuss der Siegpunkte – hier Prämie genannt, sondern bis zu fünf Spieler.

I Ausgezeichnete Spielregel

In der Ausstattung hatte das Spiel deutlich zugelegt. Statt der schlichten Holzscheibchen, mit denen die Strecken in Besitz genommen wurden, gab es kleine Plastikloks. Die Siegpunkte wurde nicht mehr notiert, sondern in Form von Geldscheinen ausgezahlt. Und die Spielanleitung war so gut, dass sie mit der Essener Feder ausgezeichnet wurde. Die Jury setzte das Spiel auf die Nominierungsliste für das „Spiel des Jahres“, und beim Deutschen Spielepreis kam UNION PACIFIC auf Platz 3.

„Back to the Roots“ könnte man auch die dritte Auflage von AIRLINES über-

Neufassung gearbeitet und dabei drei Dutzend Prototypen verschlissen.

Der augenfälligste Unterschied neben dem Schauplatz, der von Nordamerika nach Europa verlegt wurde: Es gibt keine unterschiedlichen Linien und keine Streckenkarten mehr. Jeder kann jederzeit frei entscheiden, wo eine Airline eine Strecke in Betrieb nehmen soll, sofern sie nur an das bisherige Netz anschließt. Damit entfällt das lästige Suchen nach den passenden Linien zu den passenden Karten – in meinen Augen eine deutliche Verbesserung!

Zurückgekehrt sind die Streckenkosten in Form kleiner Ziffern auf dem Spielplan. Sie werden jetzt mit Geldscheinen beglichen. Die Kosten – wer zuerst „baut“, zahlt am wenigsten – wirken sich nun direkt auf den Wert der Fluggesellschaften aus. Entschied früher einfach die Anzahl der in Betrieb genommenen Strecken über den Wert der Airline – was bei einer Wertung schnell durch Abzählen zu ermitteln war – ist es jetzt die Summe der Kosten. Für die Buchhaltung brauchen wir eine Kramer-Skala, die neu ins Spiel gekommen ist. Dort ist auch die Höhe der Prämien ausgewiesen (die jetzt wieder Siegpunkte heißen). Das erspart Rechnereien, wenn eine Wertung ansteht. Nach dem Vorbild der Union Pacific profitieren nicht mehr nur die Haupt- und Zweitaktionäre, sondern mit wachsendem Firmenkapital schließlich alle Besitzer von ihren Anteilen. Und das gilt jetzt für alle Gesellschaften.

Werden Aktien ausgelegt, erhöhen sich dadurch nicht mehr nur die Firmenanteile,

es gibt auch Dividende, also Bargeld auf die Hand. Das ist bitter nötig, um weitere Strecken in Be-

trieb zu nehmen. Und natürlich ist es viel zu knapp. Deshalb gibt es jetzt auch die Möglichkeit, weiteres Geld aufzunehmen, aber das ist dann die einzige Aktion in einem Spielzug. Gute Spiele zeichnet aus, dass man immer mehr machen möchte, als man darf, AIRLINES EUROPE ist da keine Ausnahme.

I Gestiegenes Selbstwertgefühl

Die Rolle der Union Pacific aus dem Vorläuferspiel hat jetzt die Air ABACUS übernommen, eine Gesellschaft, die nur mit ihren Aktien präsent ist, deren Erwerb aber neu geregelt wurde. An der Air ABACUS lässt sich sehr schön das gestiegene Selbstwertgefühl des Verlags ablesen. Der hatte nämlich schon in der Erstausgabe von 1990 seine eigene Fluglinie im Spiel, damals aber war sie die kleinste und unbedeutendste. Jetzt dagegen verfügt sie über die meisten Aktien und zahlt Spitzenprämien.

Zahlreiche Verbesserungen stecken im Detail. So haben es Gesellschaften, die nur über wenige Flugzeuge verfügen, schwer, ihren Wert in die Höhe zu schrauben. Doch gibt es Bonus- und Fernverbindungen, die dieses Handicap kompensieren. Wer eine Strecke zuerst in Betrieb nimmt, zahlt zwar den niedrigeren Preis, erhöht dadurch aber auch den Firmenwert nicht so stark. Diese Wechselwirkungen sollte man im Auge behalten.

Noch einmal deutlich zugelegt hat das Spiel hinsichtlich der Ausstattung. 112 kleine Ju52 in 10 verschiedenen Farben fliegen über den Spielplan. (Dass Rot und Orange etwas zu ähnlich geraten sind, lässt sich mit einem Marker beheben). Der Tiefzeinsatz – so etwas ist heute fast aus der Mode gekommen – wurde sehr



schreiben, aber das würde dem Spiel nicht gerecht. Zwar wird AIRLINES EUROPE wieder von Abacusspiele verlegt, und das Thema sind wieder Fluggesellschaften. Doch zum bisherigen Spielablauf gibt es deutliche Unterschiede. Nach eigenen Aussagen hat Alan R. Moon seit 2007 an der



Das Spiel zu sechst:

Im Gegensatz zu den Vorläufern ist AIRLINES EUROPE nur für maximal fünf Spieler ausgelegt, inzwischen hat der Verlag aber eine Regel für sechs nachgereicht. Die einzigen Unterschiede zum Spiel mit fünf Personen: Der Aktienmarkt besteht aus sechs (statt fünf) Aktienkarten, und die Spieler erhalten sechs (statt acht) Aktienkarten auf die Hand, von denen sie wie gewohnt zwei in ihren Aktienbesitz legen.

durchdacht konstruiert, um das Material fein sortiert aufzubewahren.

Kommen wir zur Gretchenfrage: Brauche ich AIRLINES EUROPE, wenn ich UNION PACIFIC oder AIRLINES bereits besitze? Letzteres wirkt im Vergleich zur neuesten Auflage schon recht angestaubt. Durch den

Wegfall der Streckenkarten hat das Spiel gegenüber beiden Vorgängern deutlich gewonnen. Die Antwort auf die Frage ist also ein ganz klares Ja! Und wer unbedingt eine Note braucht, auch wenn bei uns ein Evergreen nicht benotet wird: Auf meiner persönlichen Skala käme AIRLINES

EUROPE auf eine 9, die Vorläufer liegen aus heutiger Sicht jeweils eineinhalb Noten dahinter. *KMW*

