

Wagen erforderten den Eckwert von Radien möglichst nicht unter 2,5 m.

Solch exklusive Wagen aus der Produktion Darstaed konnte sich Hans Thomsen im Laufe der Zeit zulegen, sodass die Vorgabe der Gleisradien sicher nicht falsch war. Die Idee der Rundumanlage mit einem Durchgangsbahnhof und zwei Endbahnhöfen im Sinne von Kopfbahnhöfen wurde vom Vorschlag in der LOKI weitgehend übernommen, allerdings mit Modifikationen, die Loisl den Anlagenbauern schon damals fast als unabdingbar mit seinen Vorschlägen mit auf den Weg gab. Fest übernommen wurden jedoch die Gestaltungsideen, weil es Hans Thomsen vorschwebte, die Anlage in einer typisch schweizerischen Art von früher aufzubauen, eine Vorgabe, die Loisl ganz besonders gerne entgegennahm.

Weil bereits an der Anlage in On3 sehr viele Bauten und die ganze Gleisanlage im Eigenbau entstanden waren, war es fast Bedingung, die neue Anlage in Spur 0 auch in Eigenregie zu erstellen. So ging es also los mit der Unterbaukonstruktion aus Holz und dem Gleisbau mit Schienen und Weichen von Schullern. Schon rasch nach dem Verlegen der ersten Gleise wurde auch an die Landschaft gedacht. Die vielen Reisen in die Schweiz und oft weiter nach Südfrankreich hatten die Bande zu Loisl einerseits und zu Marcel Darphin andererseits enger geknüpft, sodass Darphins Gattin Astrid, die schon an der eigenen grossen Anlage in Spur 0 in Zug mit ganzer Kraft Landschaft und sehr viele Gebäude und



In der Stadt am See herrscht reger Verkehr; Passanten schlendern die breite Treppe zum See hinab ...



... die Strassenbahn bahnt sich ihren Weg vom Bahnhof kommend bis zur Seepromenade.



Eine kleine Szene am Güterschuppen.



Hier kommt wohl eine etwas bekanntere Person aus dem Hotel – zumindest meinen dies die Fotografen.