

festen Beleuchtung auf Strassen und in Gebäuden, den Tag-Nacht-Wechsel und die ortsfesten Soundeffekte steuert. Die Soundeffekte werden dabei im Anlagenraum auf Bahnhofsdurchsagen und allgemeine Ausengeräusche beschränkt.

Rückblick und Ausblick

Die häufigen ausgiebigen Fahrabende unserer Mitglieder zeigen, dass sich die unzähligen Stunden Arbeit gelohnt haben. Dabei kommen auch immer wieder verbesserungswürdige Dinge zum Vorschein. Beispielsweise störte bei den Fahrten mit dem Kamerazug in den vielen Tunnels der hölzerne Unterbau. Deshalb haben wir die Tunnels mit Gewölben ausgestattet

und die Gleise eingeschottert. Fahrleitung, Handläufe, Notbeleuchtung und Schutzzeichen ergänzen die unterirdische Detaillierung. Wichtig für die Lokführer sind die Tunnelsignale; insgesamt 20 Licht- und 10 Zwergsignale wurden zusätzlich eingebaut. Diese Arbeiten sind inzwischen fertiggestellt.

Trotz mittlerweile über 40 Jahren Bauzeit ist unsere Anlage noch lange nicht fertiggestellt. Seit ihrer Inbetriebnahme in den 1990er-Jahren wird die RhB-Strecke mit analoger Steuerung und provisorischen Stellwerken betrieben. Sie soll nun mit der aktuellen ZIMO-Steuerung und handelsüblichen Hard- und Softwarekomponenten ebenfalls digitalisiert und dem Steuer-

ungsstandard der SBB-Strecken angeglichen werden. Doch nicht nur für die Techniker wartet noch einiges an Arbeit. Auch die Landschaftsbauer und Architekten werden in Flawil weiterhin genügend Beschäftigung finden: Der Bahnhof St. Muhrtal wartet auf seine Fertigstellung mit einer modernen Gleisfeldüberbauung, und auf dem Schenkel Wassen soll die Landschaft unseren heutigen Ansprüchen an Gestaltung und Detaillierung angepasst werden. So wird sich das Gesicht unserer Anlage auch in Zukunft immer wieder verändern. Wir freuen uns auf viele weitere interessante Bau- und Fahrabende im Clublokal. Und natürlich auch auf viele Besucher an unseren Tagen der offenen Türen. ○



Blick in eine ausgebaute Tunnelröhre mit Notbeleuchtung, Nische, Handläufen und Tunnelsignal.