

Reise mit der Person, welche die Anlage und das Dekor aufbauen würde. Ein Freund (Elektroniker) befasste sich mit der Verkabelung und der Programmierung mit Windipet verbunden mit Uhlenbrock. Er kannte sich damit gut aus, obwohl er es im Nachhinein bereute...

## Drittes Haus, dritte Anlage – Ustaritz

Kaum war die Anlage in Crespière fertig, beschloss Pierre, wieder umzuziehen, weil alle Projekte, das Haus zu vergrössern, abgelehnt wurden. Die Modelle und verschiedene Dekorteile verschwanden wieder in den Kartons. Trotzdem liess er sich nicht entmutigen, denn die nächste Anlage, dieses Mal das Albulatal, würde bestimmt noch realistischer aussehen. Er fand ein Haus im Süden Frankreichs, wo im Keller ca. 100 Quadratmeter zur Verfügung standen. Die Örtlichkeiten, die er auf der Anlage haben wollte, waren der Bahnhof von Filisur, der Landwasserviadukt, der Bahnhof von Muot und die Viadukte I, II und III der Albualinie sowie weitere typische offene Galerien. Für die dritte Anlage sah sich Pierre ausserstande, selbst Hand anzulegen. So musste für jedes Gebiet ein Spezialist gefunden werden, was in der Region Paris kein Problem gewesen wäre, 800 Kilometer südlich davon jedoch schon.

Pierre zeichnete Gleispläne und liess sich von einem Freund helfen, der alle Pläne inklusive des Holzaufbaus zeichnete. Anschliessend musste alles zugeschnitten und aufgebaut werden. Pierre war langsam entmutigt, weil alles viel länger dauerte, als er gedacht hatte. Er bedauerte zudem, ein so grosses Projekt in Angriff genommen zu haben. Glücklicherweise machte er die Bekanntschaft mit drei Personen, welche ihm beim Aufbau der umfangreichen und wichtigen Struktur halfen, auf welche die mehrheitlich gebirgige Landschaft aufgebaut werden sollte.

Nach und nach begann die Anlage, Form anzunehmen, mit zwei weiteren Personen. Eine davon war auf Gipsarbeiten für Felsen spezialisiert und die andere auf die Herstellung von Bäumen. Es sprach sich herum, dass sich eine Anlage im Aufbau befand, und so wurde der Verfasser dieses Artikels darauf aufmerksam. Ich wurde beauftragt, die ganze Technik inklusive der Programmierung des Betriebes zu realisieren. Jemand befasste sich mit der allgemeinen Landschaftsgestaltung wie dem Gras und

ca. 1500 Bäumen, und zwei Spezialisten setzten die Fahrleitung.

So bekam die Anlage langsam ein realistisches Aussehen, und die Phase, wo daran gezweifelt wurde, dass jemals ein Zug auf der Anlage rollen würde, gehörte bald der Vergangenheit an.

Ich hatte zusammengezählt, dass während der sieben Jahre Bauzeit der Anlage der Schweizer Bahn im Baskenland etwa 20 Personen beteiligt waren. Die Arbeiten wurden im April 2016 offiziell abgeschlossen, es war der 70. Geburtstag von Pierre.

## Das Betriebskonzept

Die Idee war, auf beiden Seiten der Anlage zwei Schattenbahnhöfe zu haben, wo auf fünf Gleisen zur Abfahrt bereitstehende Züge abgestellt werden können. Die Züge fahren von Norden in Richtung Süden und umgekehrt. Der Bahnhof Filisur ist eine Y-Abzweigung, die vom nördlichen Schattenbahnhof und vom Landwasserviadukt herkommend anschliessend auf die Albula-strecke führt.

In der Mitte der Anlage befindet sich der Bahnhof von Filisur. Er ist mit Gleisen und Perron dargestellt. Ab Filisur gibt es drei Fahrtrichtungen:

- Ausfahrt Süd Richtung St. Moritz
- Ausfahrt Nord Richtung Thusis
- Ausfahrt Nord Richtung Davos

Richtung Samedan: Das Gleis steigt leicht an und führt in den Schattenbahnhof von Stuls/Bergün (die Doppelspur ermöglicht das Kreuzen). Nach Bergün geht es eingleisig in den Bahnhof Muot zurück, wo die Züge ebenfalls kreuzen können.

Die eingleisige Ausfahrt Muot nimmt die lange Albula-Bergstrecke in Angriff und führt über die Viadukte I, II und III und schlussendlich durch die Galerie von Maliera.

## Von Filisur nach Thusis

Die Züge verlassen den Bahnhof Filisur durch den Tunnel und erscheinen wieder auf einer Folge von zwei Modulen, ausgestattet mit den Viadukten von Cruschetta, Brombenz und Bärentritt. Es wurde hier nicht die Realität abgebildet, denn diese Viadukte befinden sich nicht direkt nach dem Bahnhof Filisur. Danach fährt der Zug über den gebogenen Landwasserviadukt, welcher sich tatsächlich nach der Ausfahrt vom Bahnhof Filisur befindet. Danach führt die Reise weiter durch den nördlichen



Zahlreiche Radtouren sind ab dem Bahnhof Filisur möglich.

