

dule dazu, bis die Rundstrecke auf einer Fläche von $4,80 \times 1,70$ m entstanden war. Dabei half Mätzler die Erfahrung vom Bau einer ersten H0m-Anlage im Jahr 2003, welche er später einem Bekannten weitergegeben hat.

Der Rahmen basiert vollumfänglich auf Holz. Die Module weisen verschiedene Größen und Formen auf. Im sichtbaren Bereich beherbergt die Anlage einen Hauptbahnhof mit drei Hauptgleisen und zwei Stumpengleisen, eines dient dem Verlad von Stückgütern und Vieh, das andere dem regen Freiverlad. In diesem Stumpengleis befindet sich auch der Lokschupp für die örtlich eingesetzte Rangierlok. Verlässt man den Bahnhof, führt die Strecke einspu-

rig über eine lange Fachwerkbrücke. Das Vorbild ist die Hinterrheinbrücke in Tavanasa an der RhB-Linie Reichenau–Disentis. Der sichtbare Bereich endet in einer lang gezogenen Panoramakurve, bevor die Strecke im kurvigen Tunnel unterhalb des Berges verschwindet. Im Tunnel gibt es eine Abzweigung, die in den über vier Meter langen Schattenbahnhof übergeht, wo zwei durchgehend befahrbare Gleise verlaufen.

Folgt man dem rechten Weichenast in Richtung des sichtbaren Anlagenbereichs, erreicht man eine Ebene höher eine Haltestelle, von der aus man zum Standmodell einer ebenfalls schmalspurigen Zahnradstrecke gelangt. Das Vorbild dieser meterspurigen Dampfbahn ist die österreichische

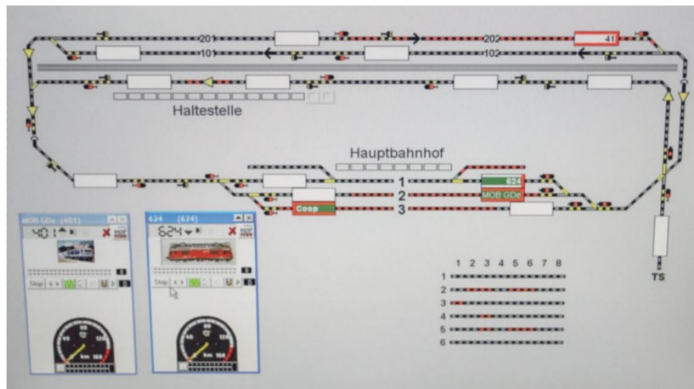
Schafbergbahn, die von St. Wolfgang im Salzkammergut hoch zum Schafberg führt. Weiter verläuft die schmalspurige Adhäsionsbahn in leichten Kurven bis zu einer Lawinenschutzgalerie, auf der sich ein kleines Walliser Bergdörfchen befindet. Unmittelbar nach der Galerie wurde eine doppelte Kreuzungsweiche verbaut, welche die Strecke zum Schattenbahnhof mit der Ein- und Ausfahrt des Hauptbahnhofes verbindet. Gleich neben dem Gruppenausfahrsignal des Hauptbahnhofes befindet sich ein lang gezogenes Stumpengleis, das dem Anschluss der Trainsafe-Vitrine dient, um die Zugkompositionen problemlos aufgleisen und gleich einsetzen zu können. Dafür wurde sogar ein weiteres Hauptsignal verbaut. Die Zugänglichkeit zu den Gleisanlagen wurde ebenfalls genial konzipiert: Dank grosszügigen Durchgängen unterhalb der Anlage können der Schattenbahnhof sowie der innere Gleisradius der sichtbaren Fahranlage erreicht werden.

Elektronisches und Anlagensteuerung

Gefahren wird auf der Modulanlage digital. Die eingesetzte Digitalzentrale ist die Intelibox von Uhlenbrock. Der Zugsbetrieb kann automatisch wie auch manuell gesteuert werden. Für die Steuerung der Fahrstrassen wird das PC-Programm «Win Digipet» eingesetzt. Die gesamte Anlage weist eine abwechslungsreiche, einspurige Streckenführung auf. Zugskreuzungen können im Hauptbahnhof (mit gleichzeitiger Überholung, da dreigleisig) und im Schattenbahnhof durchgeführt werden. Dank den möglichst kurzen Einspurabschnitten kann das eingesetzte Rollmaterial schnell und flexibel ausgewechselt werden. Gleichzeitig können vier verschiedene Zugkompositionen auf der Anlage eingesetzt werden, um den Betrieb aufrechtzuerhalten. Die Hauptsignale werden mittels Signalanstössen auf Fahrt gestellt, die zugehörigen Vorsignale schalten mit.

Bahninfrastruktur

Die Meterspurgleise sind von PECO. Sie wurden aufwendig farblich behandelt, um die Witterungsspuren des rauen Eisenbahnbetriebes nachzubilden. Die Signalanlagen sind von Schneider, und die äusserst filigrane sowie gekonnt montierte Fahrleitung nach dem Vorbild der RhB ist unter anderem von Ferro Suisse. Die Fahrleitung ist praktisch auf allen Anlagenteilen vorhanden.



Das Übersichtsdiagramm des digitalen Gleisbildstellwerkes «Win Digipet». Gut zu erkennen sind die Abzweigungen in den lang gezogenen Schattenbahnhof.



Übersicht über die Intellibox von Uhlenbrock mit dem Programmiergleis für die Triebfahrzeuge.