

Anlage

Sauschwänzle präsentierte sich im abgeräumten Stadium sehr nackt und machte in diesem Zustand die Unzulänglichkeiten des damaligen Landschaftsbaus überdeutlich. Die Wiesen offenbarten unnatürlich wirkende Buckel, die Nachbildung der Felsen geht aus heutiger Sicht überhaupt nicht mehr. Bei näherer Betrachtung stellte sich mehr und mehr die Einsicht bei mir ein, dass die Überarbeitung von Sauschwänzle doch um einiges umfangreicher werden würde, als ursprünglich veranschlagt. Einfach nur die Bäumchen austauschen genügte mir nicht mehr.

Überarbeitung der bescheidenen Technik

Die Technik von Sauschwänzle wurde in diesem Stadium einer genaueren Überprüfung unterzogen. Dies, obwohl auf den ersten Blick alles äusserst zuverlässig funktionierte. Die Antriebe der Minitrix-Weichen und des Entkupplungsgleises sind immerhin über 40 Jahre alt. Es spricht schon für die gute Qualität dieser Teile, dass sie die Funktion über einen derart langen Zeitraum gewährleistet haben. Auf diese Qualität auch in Zukunft vertrauend, habe ich die Antriebe lediglich gereinigt und gepflegt, letztendlich aber belassen. In einer kleinen Messreihe mit dem Voltmeter unter Last stellte sich heraus, dass sich ein Spannungsabfall von der Einspeisung unten im Schattenbereich bis hinauf zum Bahnhof Reith eingestellt hatte. Die Schienenverbinder hatten wohl doch etwas von ihrer ursprünglichen Spannkraft und damit ihre Leitfähigkeit eingebüßt – ein Effekt, der sich durch die Alterung der Gleise mit Farbe noch etwas verstärkt hatte. So wurden zusätzliche drei Einspeisungen der Fahrspannung eingebaut, auf jeder Ebene eine. So ist gewährleistet, dass auf dem gesamten Gleisverlauf die identische, am Fahrgerät eingestellte Spannung auch am Gleis anliegt.

Die zwischenzeitliche Überlegung, Sauschwänzle zu digitalisieren, wurde wieder verworfen. Zwar hätte sich der digitale Fahrbetrieb, wie entsprechende Versuche zeigten, noch geschmeidiger gestaltet. Für ein automatisches Pendeln vom Schattenbahnhof hoch nach Reith hätten jedoch Rückmelder eingebaut werden müssen, und die Wendeschlaufe hätte ein entsprechendes «Kehrschleifenmodul» verlangt. Das gestaltet sich, meiner Meinung nach, analog doch wesentlich einfacher.



Der rote Brummer VT 98 beim Erklimmen der Strecke vor der Renovierung der Landschaft ...



... und an nahezu der gleichen markanten Stelle nach der Überarbeitung: 2 Bilder, 1000 Worte.

Eine Frischzellenkur für das Gelände

Zunächst habe ich die Felspartien mit der Spachtelmasse Moltofill überarbeitet. Dazu wurden die ursprünglichen Felsen grosszügig eingeritzt und mit etwas Wasser benetzt, um eine gute Verbindung von alter und neuer Spachtelmasse zu gewährleisten. Die Felsstrukturen wurden dabei zunächst grob nass vorgeschaftelt und die feineren Felsstrukturen nach dem Trocknen des Moltofill mit Stechbeitel, Zahnrätselwerkzeugen, Zahn- und Drahtbürste herausgearbeitet. Alternativ gibt es von den Zubehöranbietern Nohc und Woodland

Scenics auch Silikonformen, die durch Ausgießen mit Spachtelmasse die Herstellung von vorbildorientierten Felsstücken vereinfachen. Die so entstandenen Felsen müssen dann nur noch in das Gelände eingefügt werden. Da mir die Schnitzmethode auf Anhieb gut gelungen ist, habe ich auf diese Vorgehensweise allerdings verzichtet. Insgesamt wurden die felsigen Bereiche der Anlage gleichzeitig auch deutlich erweitert, um den Gleisverlauf mit seinen Tunnels und Einschnitten etwas glaubwürdiger erscheinen zu lassen. Auch die Wiesen- und Waldbereiche wurden bei dieser Gelegen-