



durchlaufenden Kurve mit einem Radius von 300 m und 304 m, sondern auch noch im Gefälleknick, wodurch sie sehr unterhaltsaufwendig waren. Im Modell ist das jetzt eher kein Kriterium. Zudem handelt es sich hier um die erwähnten Sonderanfertigungen, deren elegantes Erscheinungsbild für mich als gleismässig nicht gerade verwöhnten Mittelleiterbahner ein echter Hingucker ist. Nach der oberen Staatsstrassenunterführung beginnt links das Überhol- und Ausweichgleis 1, das beim Vorbild eher den Regionalgüterzügen und dem Baudienst nützt. Bei der Abzweigweiche 7 handelt es sich um eine umgerüstete PECO-Weiche. Diese ist demzufolge etwas schlanker als die üblichen K-Gleis-Weichen. Die Gleise verlaufen weiterhin in einem Radius von etwa 160 cm und erreichen nach Überquerung des Rotbachs und der Stationsstrassenzufahrt die Perronanlagen der Station. Rechts mündet das Anschlussgleis (Agl) Bund ein. Die 1948 entstandenen Stützwände sind aufgrund der verschiedenen Mauerwerksstile und deren Anordnung ein interessantes Detail. In diesem Bereich gab es viele abwechslungsreiche Dinge nachzubilden, etwa die alte Hochrampe, das versteckt liegende Bienenhaus oder die Talstation der alten, längst stillgelegten Kleinseilbahn zur Alp Giesene. Wegen der Verkürzung musste eine ausgewogene Anordnung der verschiedenen Sujets gefunden werden: So ist z. B. der Garten zwischen Wohnhaus

und Garagengebäude etwas knapp ausgefallen. Das Agl Bund sinkt ab der alten Hochrampe bis zur einmündenden Weiche 10 in Gleis 1 vorgiblgerichtet etwas ab. Darum liegt der Ladeplatz am südlichen Ende dieses Gleises auch etwa 2 cm höher als das restliche Stationsgelände. Wie beim Vorbild wurde der aus Betonplatten nachträglich erstellte Aussenperron an Gleis 3 auf Stahlstreben aufgeständert. Dazu wurden vorgiblgerichtet alte Schienenprofile benutzt.

Nach dem Passieren des Stationsgebäudes, an dem sämtliche Unterschiede des Bausatzes zum Original der 1990er-Jahre abgeändert wurden, und des Güterschuppens mit Laderampe und angebautem Relaisgebäude, das übrigens erst in den 2000er-Jahren mit Holz verkleidet wurde, folgt nach dem Freiladeplatz mit der damals noch vorhandenen Schotterklappe am Ladegleis 4 rechts der aus Faller-Plastikprofilen erstellte Fahrleitungsschaltposten, der via Übertragungsleitungen auch die Fahrleitungssysteme an den Spurwechseln Grubi und Fürten steuert. Nach dem Weichen des südlichen Weichenkopfes (also im Norden der Station) mit der 2009 ausgebauten Doppelkreuzungswiche 13 und einem kurzen Rechtsbogen mit etwa 130 cm Radius verlässt die Strecke den sichtbaren Bereich am Südportal des Felsenburgtunnels III und wendet sich nach einer 180-Grad-Kehre der Rückwand entlang zurück zum Schattenbahnhof.