



Die klassische Ansicht des Stationsgebäudes, bekannt aus vielen Veröffentlichungen.

## Anlagenbau und Technik

Zum Anlagenbau gibt es nichts Besonderes zu erzählen. Deshalb hier nur kurz die Vorgehensweise: Der Rahmen entstand aus hochkant gestellten Fichtenholzlaten, die über Kreuz verleimt und verschraubt wurden. Die Trasseebretter für die Gleistrassen und Strassen und die Gebäudestandorte wurden aufgeständert, und nach dem Abschluss des Gleisbaus folgte das Aufstellen der Geländespanten, die dann mit in die entsprechende Form gebrachtem Fliegengitter überzogen wurden. Der Hintergrund wurde aus Originalfotos in einer Repro-Druckerei vergrößert und auf Hartfaserplatten aufgezogen, wobei diese Hintergrundkulisse hinter der Station Mitholz von der Wand wegrückt, um die nicht nachgebildete dritte Ebene bei der alten Kreuzungsstation Felsenburg etwas zu kaschieren. Dafür musste auf der anderen (orografisch linken) Kandertalseite dann einige Fototeile dupliziert und spiegelbildlich aufgezogen werden, weil die Länge der vergrößerten Poster nicht ausgereicht hätte und eine noch grössere Auflösung der Originalfotos zu verpixelt geworden wäre. Mehrere Schichten aus holzleimgetränkten Haushaltskrepptüchern schufen die Geländehaut, und dann wurde das Ganze mit eingefärbtem Modelliergips überzogen, in

den die Hartschaummauerplatten eingepist und die Felsen einmodelliert wurden. Die Gleise wurden mit Farbe im sichtbaren Bereich «verrostet» und dann in die fertigen Mössmer-Schaumstoff-Schotterbettungen eingepasst. Der Vorteil daran liegt in der schnellen und sauberen Arbeitsweise, zudem passt die Schotterfarbe recht gut zu dem bei der BLS benutzten Granitschotter. Ein Nachteil ist, dass die Gleisschrauben sehr vorsichtig und akkurat aufeinander abgestimmt abgezogen werden müssen, da man sonst durch das weiche (und schalldämmende) Schotterbett bei zu strammem Sitz der Schrauben eine Berg-und-Tal-Bahn erhält, die jegliche Illusion eines eleganten Fahrzeuglaufs zerstört. Zudem mussten die Bettungen für die verschiedenen Weichenbauformen zusammengeschnippelt werden. In den verdeckten Bereichen liegen die Gleise auf 4-mm-Korkplatten. Die Schattenbahnhofsebene befindet sich auf 104 cm über Fussboden, die Stationsebene auf etwa 142 cm. Das ist zum Betrachten ideal, zum Basteln eine Winzigkeit zu hoch, aber wenn man überall die vorbildgerechte Steigung einbaut, kommt man bei der dargestellten Streckenlänge auf diese Höhe. Der Minimalradius im sichtbaren Bereich beträgt 902 mm und entspricht den Weichenradien der verwendeten Märklin-Weichen. Im ver-

deckten Bereich wurde der Radius von 556 mm (Märklin-K-Gleis Radius R4) auf den durchgehenden Hauptgleisen nirgends unterschritten. In der Kopfgleisgruppe des SBF wurde noch teilweise der R3, also der 424-mm-Radius eingesetzt. Da dort aber nur recht kurze Kompositionen verkehren, ist das betrieblich problemlos.

Gesteuert wird die Anlage durch das alte, eingeschränkte, aber benutzerfreundliche Märklin-Digitalsystem im Motorola-II-Format. Drei Booster stellen den Fahrstrom sicher, die Zentraleinheit versorgt nur die Steuerung und die Decoder. Diese Steuerung ist zwar völlig veraltet, erlaubt aber die problemlose Parallelsteuerung der Signalblocksteuerung über Decoder und über Schaltgleise durch das gemeinsame Massepotenzial ohne zusätzliche Rückmeldedecoder oder zusätzliche elektronische Schaltungen. Zudem gibt es dort noch richtige Tasten, und alles ist «hardwired» und hat keine Touchpads mit Menüführung. Das Ganze arbeitet sehr zuverlässig. Ich bin da etwas oldschool... Mit den Einschränkungen bei Fahrstufen oder Adressanzahl muss ich vorerst leben. Vielleicht hat ein Leser Erfahrungen mit einer moderneren Zentrale und einem über Digital-Masse-Gleischaltkontakte gesteuerten Relaisblocksystem? Für Tipps bin ich immer dankbar.