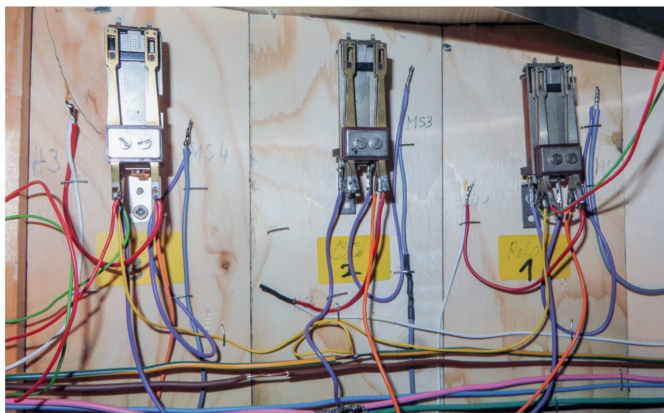


geeigneten Standort aus, beamte die Bilder auf Pavatex-Platten, zeichnete die Konturen nach und sägte den Himmel weg. Der Theatermaler Christoph malte die Landschaft anhand meiner Fotos (ohne Häuser), und so entstand ein 25 Meter langes Panoramabild. Als dieses montiert war, sah der Saal plötzlich ganz anders aus.

Als die Gleise für das Keiser-Trassee gelegt waren, schnitten wir Serviceöffnungen in die Platten und verkabelten alles unter der Anlage. Allein das dauerte mehrere Tage. Mit einer auf einem Rollbrett fixierten Trennscheibe kürzte ich das Keiser-Gleis. Und ein extra entworfener Tiefgangssitz machte die Arbeiten unter der Anlage erträglich, auch wenn diese viele Stunden dauerten. Damit wir wenigstens einen Teil der viel zu vielen Brücken einsetzen konnten, schnitt Markus einen Flusslauf durch den linken Anlagenteil. Es gab neben normalen auch Hebe-, Senk- und Drehbrücken.

Im September 2014 nahm ich eine Auszeit und reiste mit meinem Wohnmobil ein Jahr lang quer durch Amerika. Dabei kaufte ich ein paar nützliche Sachen ein, einen Gleiswechsel zum Beispiel, Weichen von Ross, zwei MTH-Trafos sowie Gargraves-Gleise und brachte sie direkt nach Servion.

Nun ging es weiter mit dem Bau des Keiser-Trassees, das wir durch den Bereich mit den Plastikkisten führten. Wir nennen diesen Raum «Garage». Markus konstruierte beim Ausgang eine dreistöckige Hebebrücke. Solide gebaut ist sie problemlos mit 110 Kilogramm belastbar. Beim Bau des TGV-Trassees half uns Hochbahntrasseespezialist Fredi Zeller aus Pratteln.



Mit Telefonrelais wurden die Blockabschnitte des Metro- und des Keiser-Trassees gesichert.



Auf der Anlage wurden neben normalen auch Hebe-, Senk- und Drehbrücken verbaut.



Mit einem Tiefgangssitz war das Verkabeln unter der Anlage erträglich.



Für den Brückeneinbau schnitt Markus Schmidle einen Flusslauf aus.