



dings mit zahlreichen Pausen. Die Fahrleitungsanlage ist dabei komplett demonzierbar. Im Süden entschied er sich für die alte Fahrleitungsbauart, während auf der Nordrampe der moderne Velorahmen-Ausleger zum Zug kam. Beim Fahrleitungsbau wurden dabei beinahe mehr Lehren als Masten produziert. Daneben erfolgten auch der Nachbau eines grossen Hochspannungsmasts und eine Signalbrücke aus Messing im Eigenbau.

Bei all seinen Nachbauten verlässt sich Olivier Schürch auf sein Augenmass. Er misst selten etwas mit einem Meter nach, sondern versucht, optisch die richtige Harmonie zu finden. Dies ist sicherlich auch der Schlüssel für die realitätsgetreue Umsetzung.

Es geht weiter

Man könnte Olivier Schürch stundenlang zuhören, mit welchen Methoden dabei auch die Gebäude und die Details entstanden. Beinahe jedes Bauwerk auf seiner Modellanlage hat eine eigene Geschichte.

Zehn Jahre nach dem Baubeginn war die Anlage zu zwei Dritteln fertiggestellt. Nun ergab sich die Möglichkeit, einen Kellerraum zu mieten und seine Anlage in diesem Raum unterzubringen. Mit der «Züglete» erfolgte auch der Startschuss zum Bau der Nordrampe, an der Olivier Schürch bis heute am Bauen ist. Bis jetzt entstand eine analoge Modellanlage mit zwei Rundkreisen von je rund 19 Metern, die mit zwei Trafos gesteuert werden. Olivier Schürch ist Landschaftsbauer, der Fahrbetrieb steht bei ihm an zweiter Stelle.

Ideen, was er noch alles bauen könnte, hat Olivier Schürch eine Menge. So kann er sich auch noch einen künstlichen Himmel vorstellen oder eine andere Anlagensteuerung. Vielleicht auch noch einen Schattenbahnhof, damit sich mehr als zwei Züge zur gleichen Zeit auf der Modellanlage befinden. Aber das alles wird die Zeit zeigen. 🚂



Oberhalb des linken Tunnelportals im Südrampenbereich befindet sich das Bienenhaus. Hier verschwindet der Zug und fährt unter Tage zurück zur Nordrampe.