



Auf der ganzen Anlage wurden Oberleitungsmasten gesetzt. Dass der Fahrdrat fehlt, stört nicht.



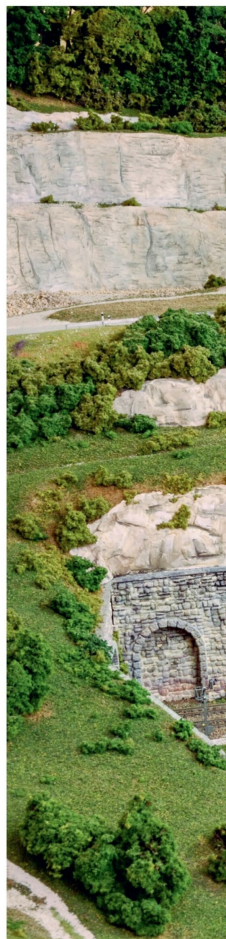
bauweise erfolgen sollte, um so später im Falle einer Entgleisung oder eines technischen Problems optimalen Zugang zu den Schattenbahnhöfen zu erhalten.

### Ein Stück Jura entsteht

Bei der Evaluation des Gleismaterials setzte sich das System Peco Code 55 durch, das ihm ermöglichte mittels Flexgleisen ein ansprechendes Gleisbild zu erstellen. Nicht weniger als 110 Meter wurden so auf einem 3 mm dicken Korkbett verlegt. Im siebengleisigen Bahnhof wurden 18 Weichen und 4 Doppelkreuzungsweichen verbaut,

auf Gleiswechsel auf der Strecke hat Hägi aber verzichtet. Um einen möglichst realistischen Eindruck des Trassees zu erschaffen, wurde zudem der ganze sichtbare Bereich mittels TT-Schotter der Firma Koemo eingeschottert. An Stellen, an denen im realen Betrieb eine erhöhte Verschmutzung durch Bremsablagerungen entsteht, wurde das Schotterbett entsprechend farblich nachbehandelt. Ausserdem wurden auf der gesamten Anlage Fahrleitungsjoche erstellt, aus Gründen der Betriebssicherheit hat René Hägi aber auf das Spannen eines Fahrdrahtes verzichtet.

Man spürt bei der Anlage, dass der Erbauer versucht hat, die Strecken möglichst natürlich in die Landschaft einzubetten, so als ob die Eisenbahn schon immer da gewesen wäre.



Die Felsformationen wurden auf Styrodurplatten aufgebaut und anschliessend mit Gips überzogen und farblich behandelt.

Einen kleinen Kompromiss sei er auch bei den Signalen eingegangen. So seien im Bahnhof nur 19 Zwerge verbaut worden, für eine korrekte Signaletik wäre aber ein Vielfaches davon nötig gewesen. Ein Umstand, über den man aber zumindest aus Sicht des schreibenden LOKI-Redaktors getrost hinwegsehen darf.

Dass es dem Erbauer der Anlage nicht nur um den Fahrbetrieb geht, sondern auch darum ein harmonisches Gesamtbild zu erschaffen sieht man bestens an der Gestaltung der Landschaft. In einer jahrelangen Sisypusarbeit verwandelten sich aufei-