

grund sollte ein mindestens viergleisiger Schattenbahnhof eingerichtet werden.

Die ursprünglich vorgesehene Anlagen-tiefe von 80 cm war bei diesen Vorgaben nicht einzuhalten. Die Anlagentiefe wurde auf 100 cm geändert. Bei diesen Dimensio-nen waren der sichtbare Bereich und der Schattenbahnhof gut darstellbar. Die Gleis-radien, um den Schattenbahnhof zu errei-chen, betragen etwa 45 cm. Bei dieser An-lagentiefe passen die Segmente aber nicht mehr durch 90 cm breite Türen. Daher musste die geplante Höhe der Anlage um 20 cm eingekürzt werden. Sie beträgt nun

80 cm. Das bedeutet, dass die Anlagenseg-me zum Transport um 90 Grad gedreht werden müssen.

Die Modellgebäude der Alpsiedlung und des Hotels wurden anhand der rech-terierten Fotos und Postkarten mit CAD im Massstab 1:87 gezeichnet. Die Größen der Gebäude konnten unter Verwendung der vorhandenen Außenmasse aus den Lageplänen gut eingeschätzt werden.

## Der Bahnbetrieb am Oberalpsee

Beim Entschluss zum Bau der neuen Mo-delbahn-anlage Oberalpsee hatte ich bis



Der Schneepflug X 4902 wartet auf dem Stumpfgleis auf seinen nächsten Einsatz im Winter.



In wenigen Momenten werden die Beamten den Zügelwagen aus Chur auf die Rampe ziehen.



dahin kein passendes Rollmaterial im Be-stand, das ich auf der geplanten Anlage vor-bildgerecht hätte einsetzen können.

Die BEMO-Modelle der HG 3/4 10 aus der Metal Collection waren seit 2001 aus-verkauft. Die Ferro-Suisse-Dampfloks der Serie HG 3/4 waren noch viel länger nicht mehr erhältlich, und ich wusste auch nicht, ob diese für einen längeren Anlagenbetrieb über-haupt geeignet gewesen wären. Als Wagenmaterial gab es damals nur die zwei-achsigen Personenwagen in der Ausfüh-ruung der 1950er-/1970er-Jahre von BEMO.

Von Ferro-Suisse existierten ebenfalls die zweiachsigen Personenwagen (B2) und vierachsige Personenwagen (B4i und B4ü) der FO aus den 1950er- bis 1970er-Jahren als Bausatz oder Fertigmodell. Diese Wagen waren aber auch nicht mehr regulär er-hältlich. Bei einer Sammlungsauflösung hatte ich Glück, dass mir eine HG 3/4 von BEMO und der Benzintriebwagen FO BCm 2/2 in die Hände fielen. Der Grundstock war nun gelegt. Nach und nach wurden im Internet und über Kontakte noch drei wei-tere HG 3/4 von BEMO und eine HG 3/4 von Ferro-Suisse dazugekauft. Ebenfalls