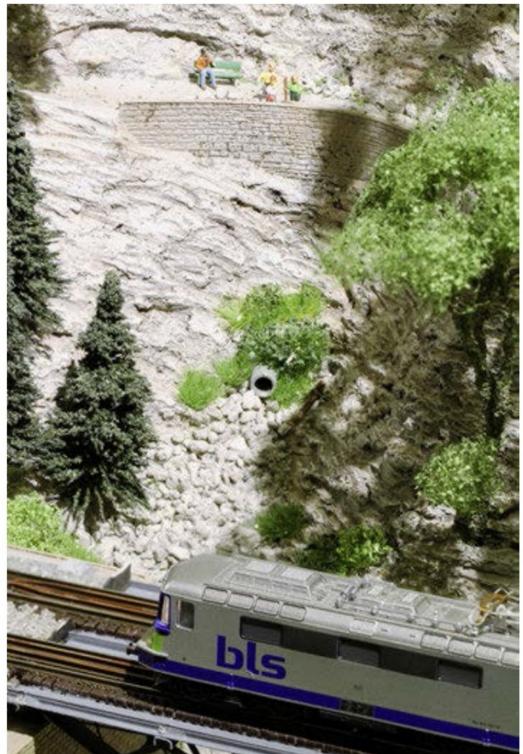


Aussergewöhnlich auch die Höhenausdehnungen.



Viele, viele Details – bis hin zur richtigen Entwässerung.

einfach möglich. Die Trassen für Schienen, Strassen und Plätze entstanden aus Sperrholz nachdem sie vorher sorgfältig aufgezeichnet und mit der Stichsäge ausgesägt wurden. Die Anpassung der verschiedenen Höhenneiveaus geschah mittels untergeschraubter Holzleisten. Die Gleiswendeln zur Überwindung der unterschiedlichen Höhenlagen wurden als komplette Kreise aus Sperrholzplatten ausgesägt. Die dabei entstandenen «Reste» wurden später für die Gestaltung von Brückenköpfen und Tunnelportalen verwendet. Die gesamten Holzarbeiten wurden in einer sehr beachtlichen handwerklichen Qualität ausgeführt. Auch die «Statik» stimmt wie die Stabilität und die Verwindungssteifigkeit der gesamten Unterkonstruktion beweist. Um die gesamte Grundkonstruktion herum wurden Profilbretter geschraubt, die den späteren Verlauf der Landschaft abzeichnen. So wirkt

die Anlage mit den Massen $4,8 \text{ m} \times 1,0 \text{ m}$ mit einem rechtwinkligen «Schenkel» von $1,5 \text{ m} \times 0,80 \text{ m}$ wie mit dem Spaten aus einem imaginären Ganzen gestochen.

Technik – von den Gleisen bis zur Computer-Steuerung

Für die gesamte Gleisanlage wurde Material des britischen Herstellers Peco verwendet. Um dem Vorbild möglichst nahe zu kommen wurde das Code 55 Gleissystem mit 1,39 mm niedrigen Schienenprofilen verbaut. Die gesamte Gleisgeometrie entstand aus Flexgleisen, die grosszügigen Radien wurden im sichtbaren Bereich leicht überhöht ausgeführt, was sich im Fahrbetrieb optisch äusserst positiv bemerkbar macht. Alle Weichen weisen einen wohlten und schlanken Abzweigwinkel auf, deren Herzstücke sind polarisiert, was dem sicheren Fahrbetrieb zugutekommt. Den Antrieb

der Weichenzungen übernehmen vorbildgetreu langsam und zuverlässig laufende Servos von ESU. Deren Ansteuerung und Überwachung erfolgt mittels ESU Switch Pilot. Ebenfalls von ESU stammt die Zentrale ECoS 50200. Die gesamte Gleisanlage ist in 48 Blockabschnitte aufgeteilt und im sichtbaren Bereich mit Signalen von Microscale (Signalbrücken) und Massen signaltechnisch abgesichert. Die Rückmeldungen erfolgen mit dem Rückmeldesystem von Litfinski. «Gehirn» des Ganzen ist ein Computer mit dem Steuerungsprogramm TrainController Gold.

Die Oberleitung wurde mit den feinen Masten von N-Train dargestellt. Diese Masten sind wirklich superfein. Laut Michael hat dieser junge Hersteller bereits schon dazu gelernt. Anfänglich waren die Masten und die Quertragjoche zu empfindlich und bei der kleinsten unsanften Berührung ka-