



Mit einem präparierten Flachwagen wird die Gleisführung eingezeichnet.



Der in einem Stück ausgesägte Gleisbogen wird um 10 cm für die zweite Ebene angehoben.

Mit einem präparierten Flachwagen wird die Gleisführung eingezeichnet und danach mit der Stichsäge ausgesägt.

Der in einem Stück ausgesägte Gleisbogen mit Bahnhofsgleisanlagen wurde für die zweite Ebene 10 cm angehoben und mit Querrippen aus 10 mm dickem Pappelholz gestützt. Diese Dicke hat sich in Bezug auf Stabilität und die Kantenfläche, die beim Verschrauben zur Verfügung steht, bestens bewährt. Es ist wichtig für die spätere Kabelführung der Gleisanschlüsse, Kontaktgleise, Weichenschaltungen, Lichtsignale und Bremsmodule, Aussparungen von rund $3 \times 15 \text{ cm}^2$ in die Querrippen zu sägen. Um mehr Tiefenwirkung im Gelände zu erzeugen, wurden Teile des Grundrahmens tiefer gesetzt. Zum Beispiel bei der zweigleisigen Rundstrecke, wo später ein hoher Brückenviadukt und andere Brücken eingebaut werden.

Nach einem am Computer gezeichneten Anschlusschema wurden für Bahnanschluss, Kontaktgleis, Signalbremsweg und Stoppbereich die diversen Kabel am C-Gleis angelötet. Ebenfalls wurden Aussparungen für die Weichenantriebe, um eventuelle spätere Defekte einfacher beheben zu können, ausgesägt. Nach der Probe der Anschlüsse wurden die C-Gleise auf die Anlage festgeschraubt.

Bei der Herstellung der wichtigen Kontaktgleise (bei M-Gleisen kaum möglich) kann die Trennung der Massenbrücke mit einem Seitenschneider oder einem Dremel mit feiner Trennscheibe kinderleicht und sauber vollzogen werden. Es ist zudem ratsam, das Schienenprofil, das als Kontaktgeber verwendet wird, mit der Trennscheibenseite beidseitig etwas abzuschleifen. Somit



Mehr Tiefenwirkung dank Tieferlegung von Teilen des Grundrahmens.



Der Schattenbahnhof der Doppelspurstrecke auf der untersten Ebene.