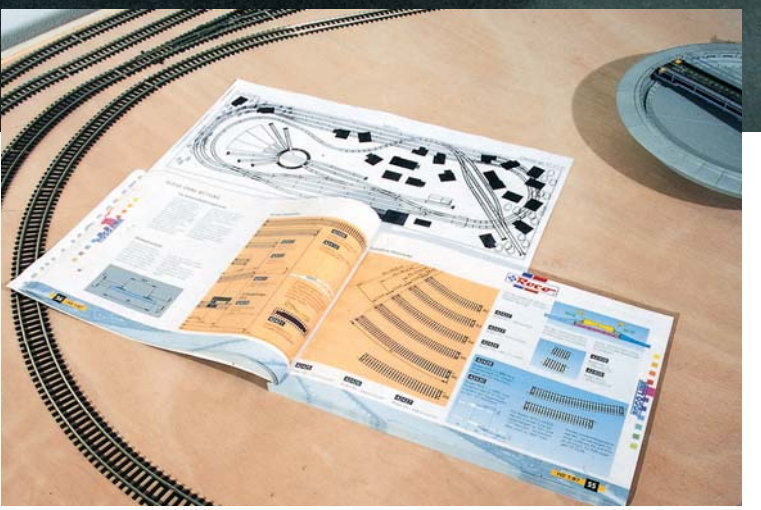
Auf den nun fertigen Grundrahmen wird der Gleisverlauf zum ersten Mal aufgelegt und man kann schon erkennen, ob sich alles zur eigenen Zufriedenheit ergibt oder Änderungen nötig werden.



Die Gleislage wird mit Fertiggleisstücken des Roco-Line-Systems zusammengefügt. Ergänzend kommt Flexgleis zum Einsatz. Im Roco-Katalog finden sich die technischen Angaben zu den Gleisstücken wie Einbaulänge oder Radius.

Trassen und Gleise

Dieser Aufbauabschnitt beinhaltet die Anlage der Bergstrecke und des Plateaus des Bergbahnhofs. Zusätzlich werden im Hintergrund noch Etagen zur Einhausung des Abstellbahnhofs eingezogen, die dann später die Grundlage der Geländegestaltung bilden.

Zurück zu der einzigen anzulegenden Trasse mit Gleisverlauf, der Bergstrecke. Die genaue Lage und Form des Trassenbrettes lässt sich nur ergründen, indem man den Gleisplan provisorisch auflegt. Den Begriff provisorisch sollte man jedoch nicht fehldeuten oder abwertend auffassen, denn er bezieht sich nur auf das vorübergehende Zusammenstecken der Gleisstücke. Die Lage des Gleises sollte im Gegensatz dazu perfekt ausgeführt sein, denn die weiteren Arbeitsschritte werden den ausgelegten Verlauf fest definieren.

Unter den Schwellenrost legt man nun Papierbögen oder -streifen und zeichnet den Verlauf auf. Man sollte zwischen den Schwellenenden und der Trassenkante einen Abstand von 2 bis 3 cm einplanen. Damit erhält man ein derart breites Trassenbrett, dass man dort das Geländeunterbaumaterial mitbefestigen kann. Sollte das Brett an bestimmten Punkten zu breit ausfallen, kann mit der Stichsäge schnell Abhilfe geschaffen werden.

Zur Materialeinsparung – denn 14 mm starkes Sperrholz, das Basismaterial der Trasse, kostet auch Geld – sollte man sich vor „Stückwerk“ nicht scheuen. Die Abschnitte, die natürlich sauber ineinander übergehen sollten, können auf der Rückseite mit überlappenden Reststücken an den Stoßkanten zusammengefügt werden. Die optimale Lösung ist natürlich, soweit wie möglich die Trasse aus einem Stück Holz herauszuschneiden. Jeder wird hier seinen eigenen Weg wählen.

Der zweite Zuschnitt betrifft die Platte des Bergbahnhofs. Hier ziehen wir das Plateau bis zur Außenkante der Anlage hinaus. Das gesamte Umfeld, wie Bahnhofsgebäude, Vorplatz, das Werk mit dem Gleisanschluss und ein Stück der dem Empfangsgebäude gegenüberliegenden Landschaft, erhält hier seine Basis. Im vorderen Landschaftsteil sollte man wieder großzügig zuschneiden, denn wie die Landschaftsform dort einmal ausfallen wird, ist noch nicht entschieden. Trasse und Hochplateau sind fertig gestellt und warten auf den Einbau. Die Trasse muss nun in einer Steigung nach oben geführt werden. Zwei Fixpunkte bestimmen die Steigung: einmal die Streckenlänge und zum anderen die notwendige Min-

Der Test mit langen Schnellzugwagen kann schon überraschende Ergebnisse bringen; noch ist es Zeit zu reagieren.

Rechts oben **die Montage des Bergbahnhofs. Die nutzbare Gleislänge zwischen den Weichen wird festgestellt.**

Umbauwagen sind nicht gerade sehr lang, aber auch mit diesen Modellen wird die Freiheit bei Begegnungen getestet, um Flankenberührungen auszuschließen.

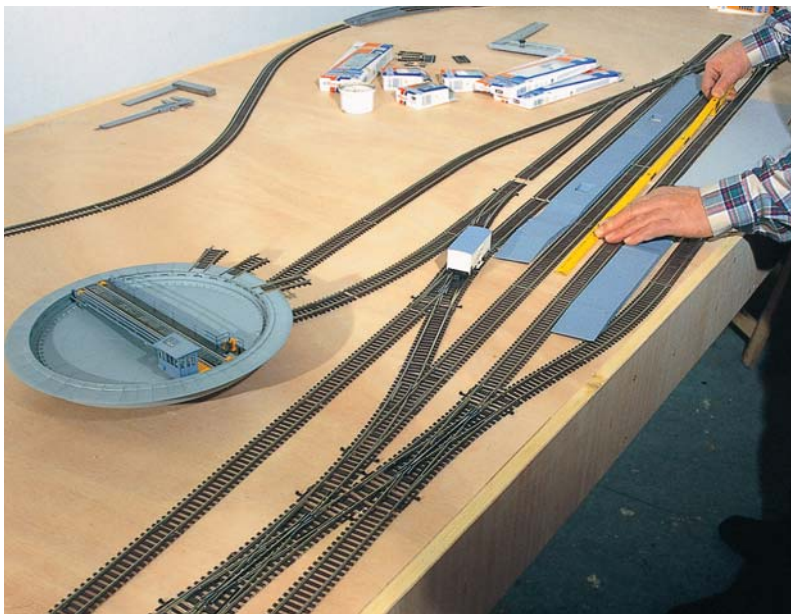
desthöhe des Plateaus. Diese Höhe ergibt sich aus dem darunter liegenden Tunnel. Dort sollen die Züge im Berg verschwinden, und die Vorüberlegungen haben ergeben, dass ein späterer Oberleitungsbetrieb nicht ausgeschlossen werden soll. Das heißt, dass nach den üblichen Modellbahnnormen die lichte Höhe des Tunnels 10 cm betragen muss. Dazu kommt noch eine Distanz zwischen dem Schlussstein des Portals und den Zinnen. Hier soll eine optisch schöne Lösung gefunden werden. Die Addition der Vorgaben ergibt eine Höhe von 12 cm. Auf diese Höhe muss das Plateau mindestens angehoben werden.

Nun kommt die bange Frage, ob mit dieser Höhe und der Streckenlänge eine akzeptable Steigung erreicht wird. Man soll davon ausgehen, dass durchschnittlich auf 1 m Streckenlänge ein Höhengewinn von 3 cm zu erzielen ist. Stärkere Steigungen können das Fahrverhalten der Modelllokomotiven beeinflussen und nichts wäre peinlicher, als wenn sich die Maschinen mit durchdrehenden Rädern den Berg hinaufkämpfen oder gar irgendwo kapitulieren müssen. Dazu kommt noch die Anhängelast. In unserem Falle liegt die Steigung im Rahmen des Zulässigen, aber eine weitere Anhebung des Bergplateaus ist schon mit dem berühmten Fingerzeig in Frage zu stellen.

Zur genauen Festlegung der Steigung wer-

Weichenkombinationen ergeben sich und die Verbindungen zueinander erlauben genau passende Gleisstücke.

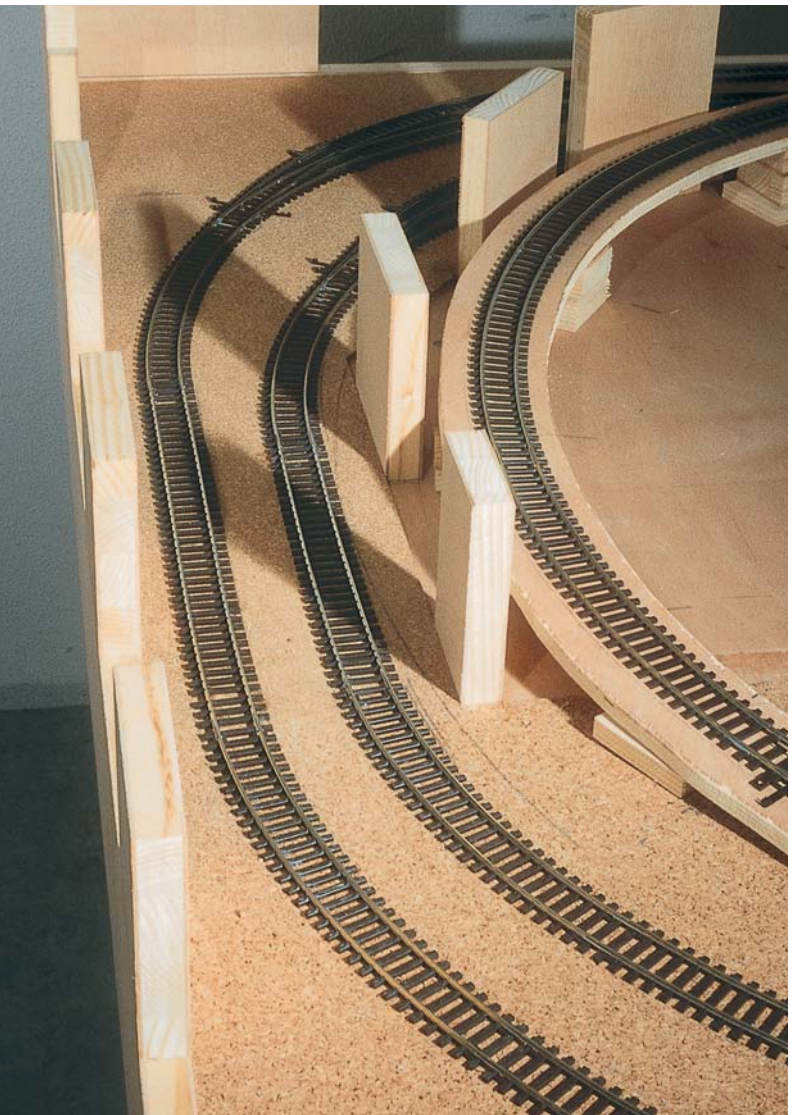
Kein Vorgriff, sondern sehr wichtig ist das probeweise Einsetzen der Bahnsteige, um die Durchfahrtsfreiheit zu testen.



Der Einsatz einer Lehre zum Einbringen der Dübelbohrungen ist eigentlich unerlässlich.

Sehr vorsichtig werden die Holzdübel in die Rahmenwangen eingeschlagen.

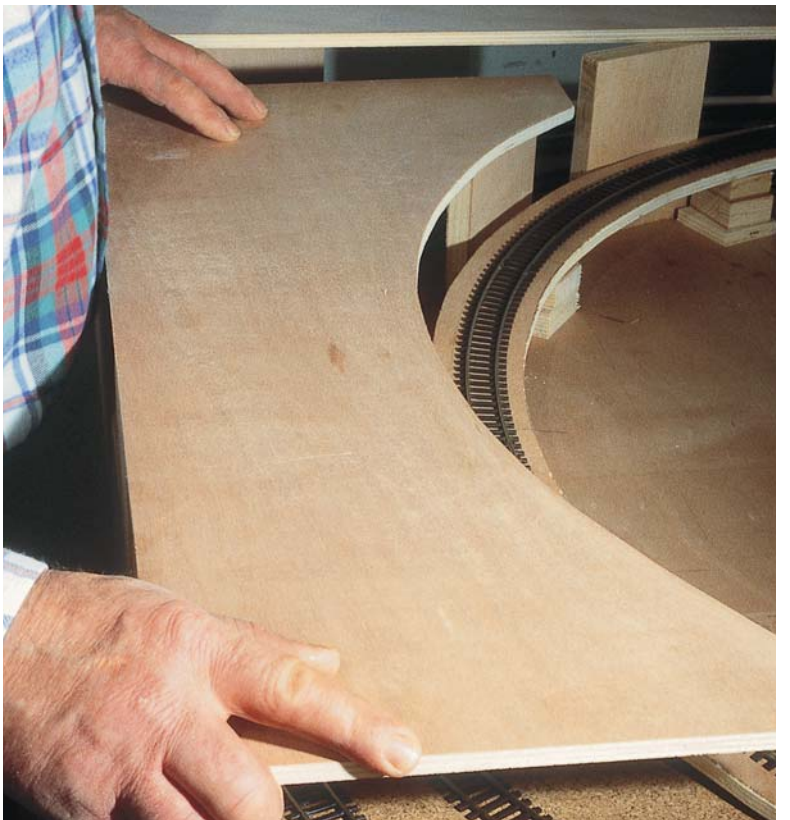
Das Abstandsholz mit den gegenüberliegenden Öffnungen erhält noch etwas Holzleim.



Hier die Distanzbrettchen für das linke Hochplateau, wo später der Betontunnel entsteht.

den aus Restmaterial Distanzhölzchen angefertigt. Die Höhe sollte in etwa in ganzen Zentimeterschritten ansteigen. Wenn die Blöcke unter die Trasse gestellt werden und dort zur Austarierung einer einheitlichen Steigung verschoben werden, ergeben sich Abstände, die ein späteres Durchhängen der Trasse ausschließen.

Die Abdeckplatte wird aufgesetzt und verleimt.



In Reih und Glied stehen die Distanzhölzchen zum Einbau bereit. Im Zentimeterabstand sind sie vorbereitet.

Noch kann die Form der Steigung durch Verschieben der Einlageblöcke korrigiert werden.

Die genaue Lage der Distanzbrettchen mit runden Zentimetermaßen wird angezeichnet.

Zuerst wird aber das Plateau eingebaut. Hier werden Sperrholzstücke, gleich dem Wangenmaterial, eingesetzt. Auf einer Tischkreissäge kann man sie zuschneiden und alle sollten eine identische Höhe aufweisen. Die Bilder zeigen die Befestigung der Abschluss- bzw. Distanzhölzer auf der Oberseite der Rahmenwangen. Da nur eine Klebefläche von 19 mm – die Stärke des Sperrholzes – zur Verfügung steht, wird die Stabilität durch Holzdübel unterstützt. Diese holt man sich aus dem Baumarkt, bohrt die Aufnahmelöcher in den Rahmen und schlägt die Holzdübel bis zur Hälfte ein. Ein Tropfen Holzleim sichert die Dübel auf Ewigkeit. In die Distanzplatten müssen nun deckungsgleiche Öffnungen eingebracht werden und bei der Montage ist in gleicher Art und Weise zu verfahren. Nach einer kurzen Abbindezeit schraubt man die obere Etage auf und verbindet die Trasse mit diesem obersten Niveau. Erst jetzt setzt man die Distanzhölzchen der Strecke ein, justiert sie und klebt sie fest.

Glaubt man die optimale Steigungslage herausgefunden zu haben, offenbart eine Testfahrt die Güte der Wahl.

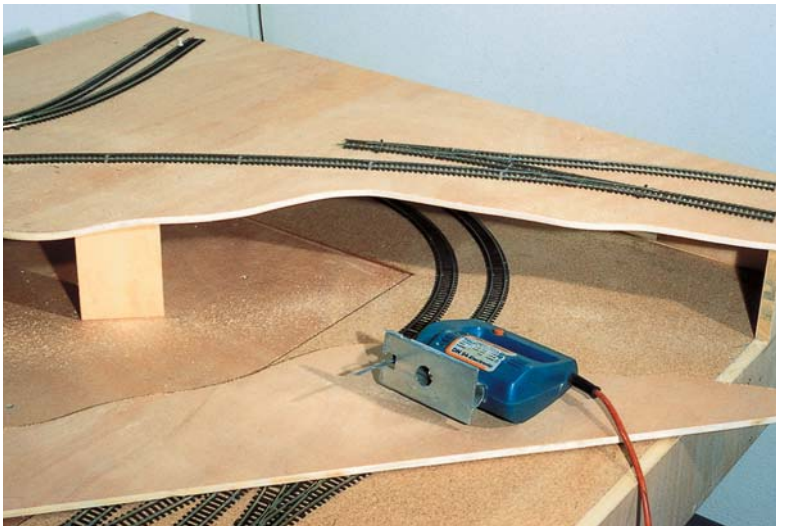
Die Gleiskonstruktion des Bergbahnhofs und die nutzbaren Gleislängen werden mit Testfahrten und Rangierbewegungen ausprobiert.

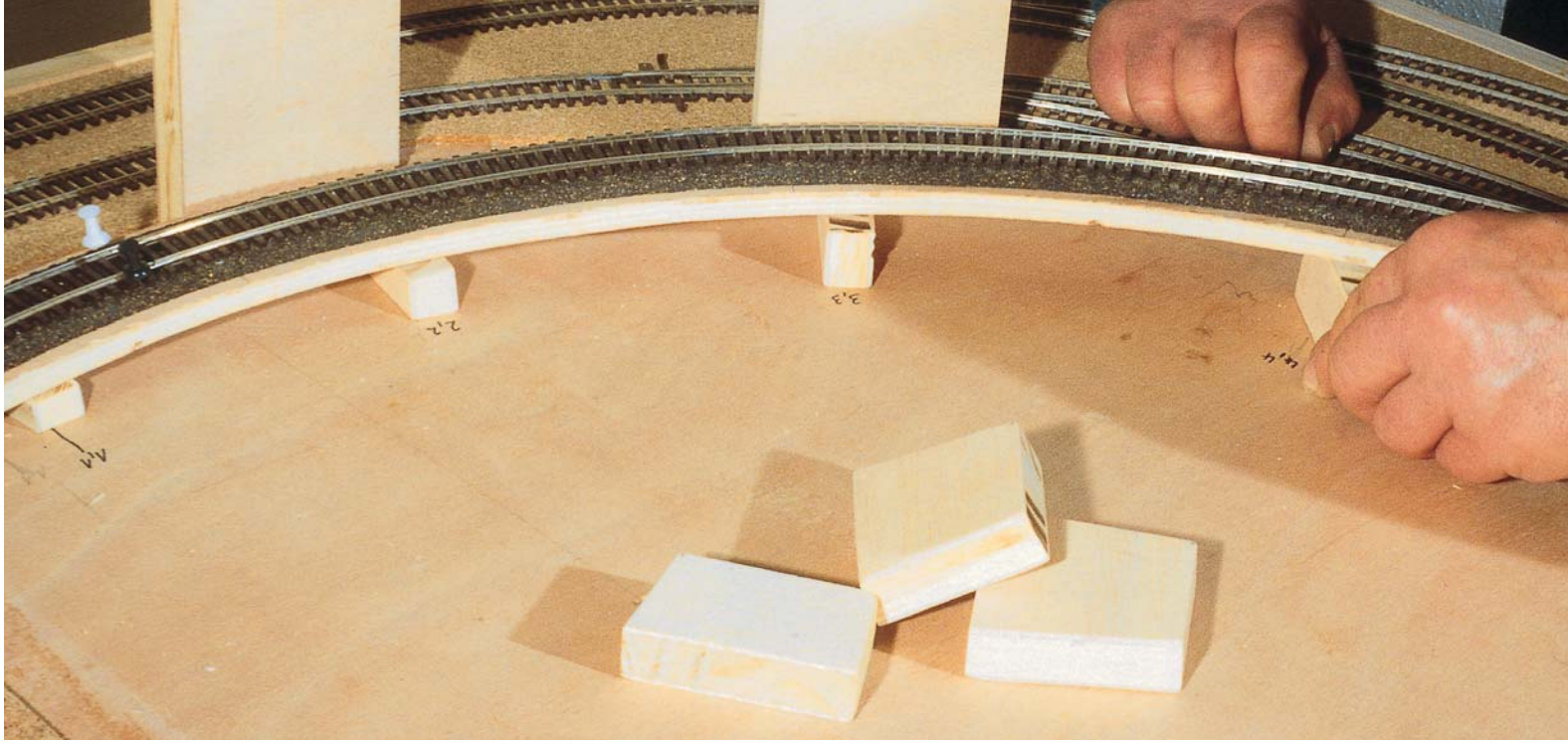
Schnell ist ein Trafo angeschlossen und zum ersten Mal rollt es in „Hochrain“ auf Gleis 2.

So wird es im Vergleich zur linken Aufnahme einige Monate später hier aussehen.

Eine Stichsäge ist zum Zurechtschneiden der Sperrholzplatten das ideale Werkzeug.

Mit ihrem leichten Schwung ergibt die Vorderkante der Bergplatte schon einen ersten Eindruck von der möglichen Abschlussform.

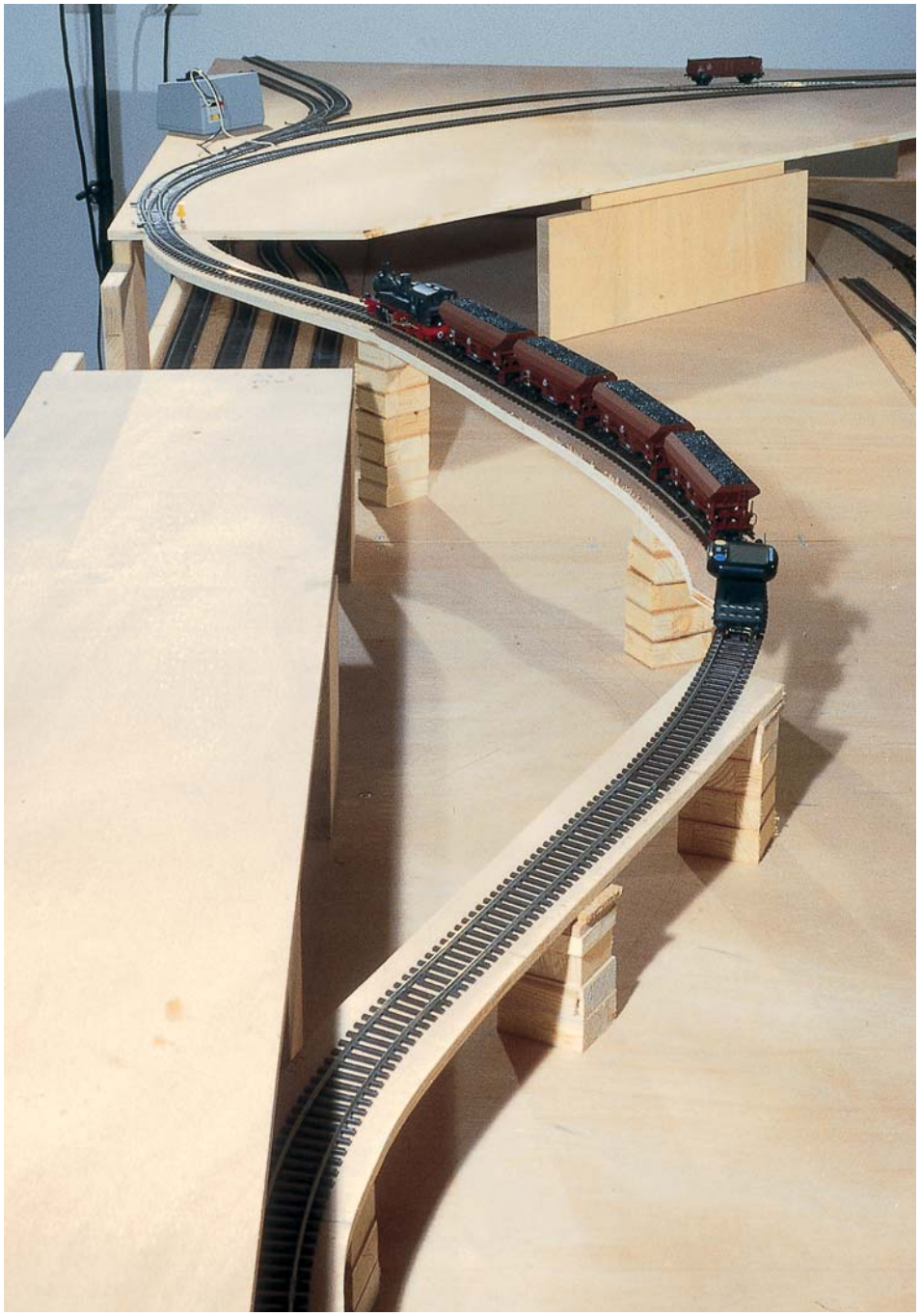




Die vorgefertigten Zwischenhölzchen werden eingeklebt und die Trasse darüber leicht beschwert.

In kühnem Schwung windet sich die Bergstrecke nach oben. Die Kurvenführung trägt zu einer geschmackvolleren Gleisführung entschieden bei.

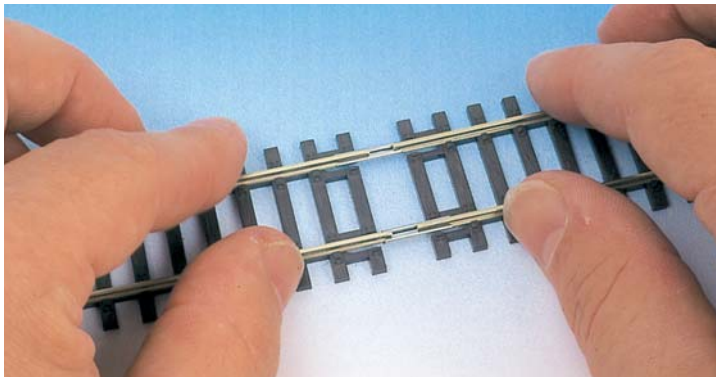
Die Trasse schneidet die Trennstelle zwischen den beiden Anlagenteilen und es gilt, diesem sensiblen Punkt die nötige Aufmerksamkeit zu widmen. Man muss hier zusätzliche Distanzbrettchen einbauen, die sich auf beiden Außenseiten der Anlagenteile befinden und sich sozusagen direkt gegenüberstehen sollten.
Eine rechtwinklige Lage zum Trassenbrett ist durch die Situation vor Ort nicht möglich. Beide Elemente sollten deckungsgleich zurechtgeschnitten und mit fluchtenden Außenkanten eingebaut werden. Zwischen beiden Stützen ist natürlich das Trassenbrettchen zu trennen.
Die nächste Sonderarbeit ist das Heraustrennen des Trassenbretts im Bereich der Brücke. Wenn man in Höhe der späteren Brückenköpfe zwei zusätzliche Distanzhölzer einbaut, hat man eine ideale Auflage für die Mauerplatten der später dort anzuklebenden Stützmauern!
Ein letztes Problem stellt der Übergang der Trassenbretter mit dem Niveau 0 (Talbahnhof) dar. Die sauberste Lösung wäre, das Trassenbrett hier keilförmig anzuschleifen, um einen knickfreien und harmonischen Beginn der Steigungsstrecke zu erzielen.
Nun sollte man die Gleisstücke einmal auflegen und die Trasse probeweise befahren. Ein angekuppelter Messwagen kann einige Aufschlüsse in Sachen Modellgeschwindigkeit verraten.
Funktioniert die Bergfahrt zur Zufriedenheit und können im Bahnhof die Maschinen rangieren, steht einem Aufbau der gesamten Gleislage nichts mehr im Weg. Die Montage der Abstellbahnhofsabdeckung ist erst nach dem Gleisbau möglich.



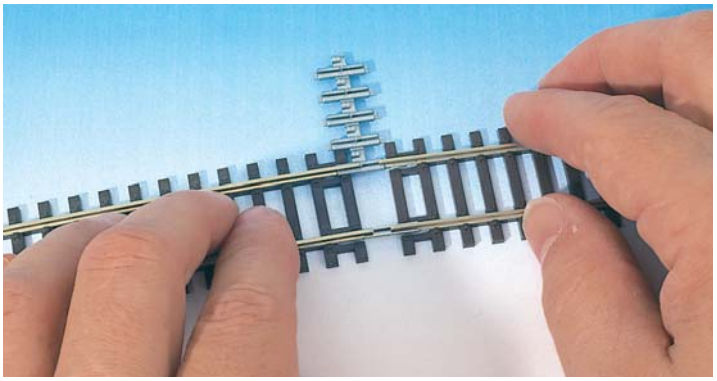
Mit Kraftkleber wird die Korklage eingestrichen, kurz abgelüftet und kräftig angedrückt.

Randbereiche schneidet man mit einem scharfen Bastelmesser in Form, wobei ein leichtes Anfasen empfohlen sei.

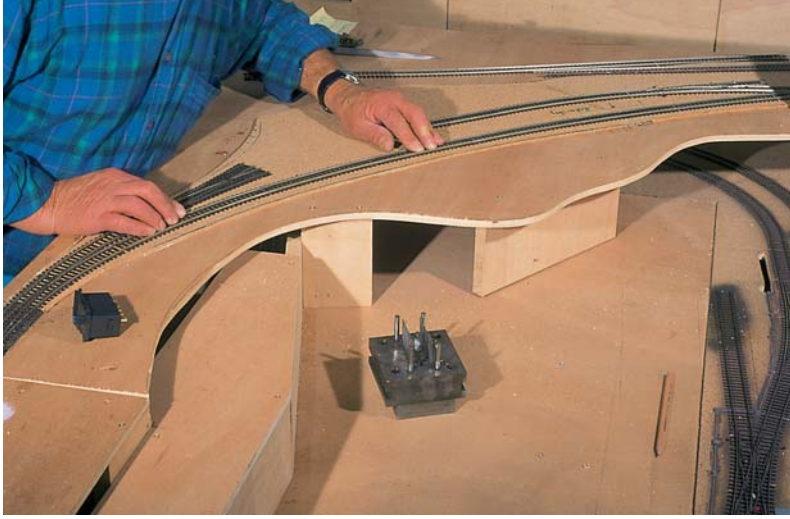
Die einzelnen Gleisstücke werden mit Schienenverbindern zusammengesteckt, die eine perfekte elektrische Verbindung garantieren.



Der Einsatz von Isolierverbindern ist einzuplanen, wenn die Anlage analog gesteuert wird, d.h. abschaltbare Bereiche nötig sind.



Auch befestigt werden die Gleise mit dem flexibel aushärtenden Kontaktkleber.



Stück für Stück arbeitet man sich voran und neben Festgleisstücken kommt auch Flexgleis zum Einsatz.

Gleisbau

Als Gleissystem wurde Roco-Line ohne Bettung ausgewählt. Der am Computer mit dem Programm Winrail erstellte Gleisplan basiert zu einem hohen Prozentteil auf Fertiggleisstücken und nur in geringem Maße wird Flexgleis eingesetzt.
Stück für Stück steckt man die Gleise zusammen und richtet sie grob aus. Dadurch dass man ein in sich festes Gebilde erhält und dieses dann noch vor dem Verkleben auf der Grundplatte verschieben kann, braucht man zu Beginn der Montage nicht einen hundertprozentig stimmigen Fixpunkt. Beim Zusammenfügen wurde links vorn begonnen; zuerst sind die beiden Ringe der Hauptstrecke inklusive der darin einzubauenden Weichen zusammengesetzt worden. Im Bahnhofsbereich ist auf die schräge Lage der Durchgangsgleise zu achten.
Mit Schnellzugwagen wurde schon der freie Lauf und eine eventuelle Flankenfahrt im Kurvenbereich getestet. Dazu dürfte es dank der gewählten Festgleisstücke und der darin „versteckten" Geometrie des Gleissystems nicht kommen. Die ausgeklügelte Geometrie dieses Systems verhindert das von Haus aus, jedoch ist Kontrolle bekanntlich immer besser.
Irgendwann ist der Gleisplan komplett auf-

Ein Motiv aus dem Bahnhofsvorfeld. Dort liegen in Höhe des Stellwerks verschiedene Weichenkombinationen, mit denen interessante Fahrstraßen gelegt werden können.

Die Einfahrtsweiche des Bergbahnhofs „Hochrain“ wird eingebaut. Hier kommt die schlanke Roco-Bogenweiche zum Einsatz.

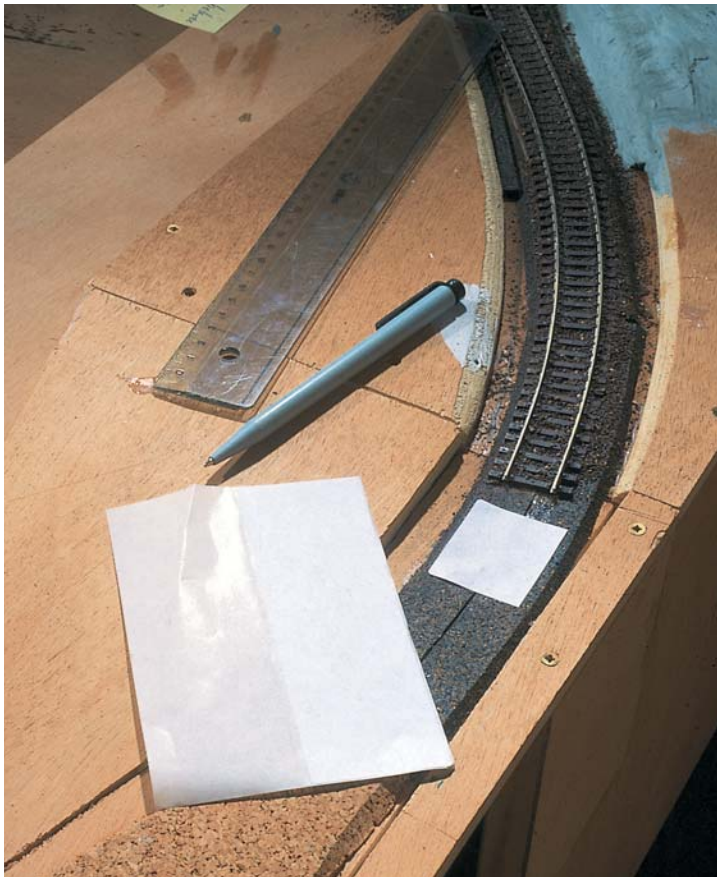
Rechts **eine Impression aus den „Buchrainer“ Bahnhofsanlagen.**

Lineale oder exakt geradlinige Lehren dienen zum Ausrichten gerader Gleisbereiche vor dem Andrücken.

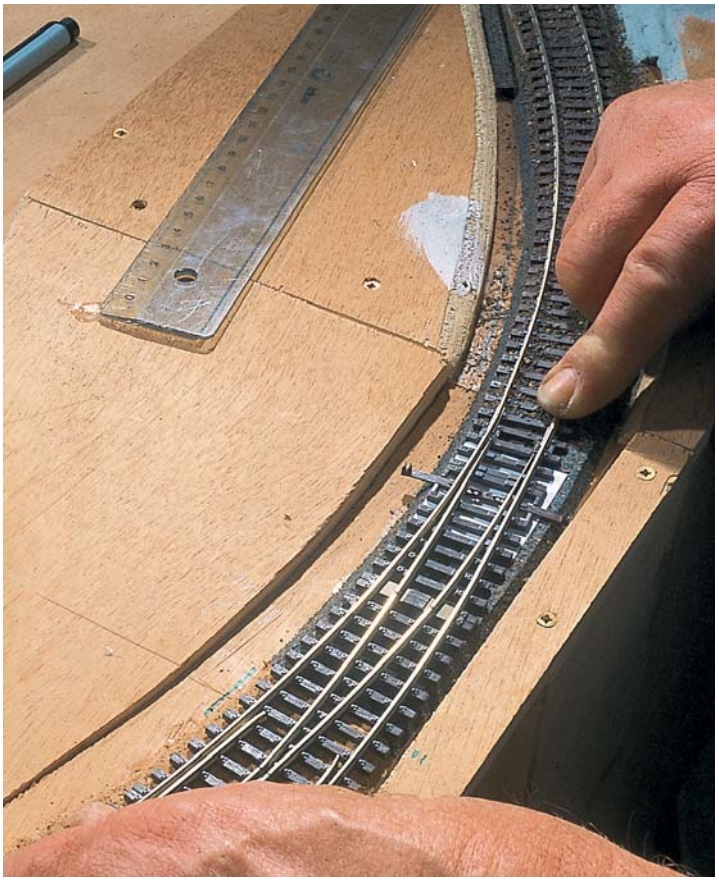
gelegt und es geht an die Befestigung der Gleise. Vor dem Einkleben muss man an den Stellschwellen der Weichen noch Freiraum für den Stelldraht schaffen. Zum Stellen der Weichen soll der Roco-Unterflurantrieb Kat.-Nr. 10030 eingesetzt werden. Jedem Antrieb ist eine Einbauanleitung beigelegt und dort findet man die Angabe, unter der Stellschwelle eine Bohrung von 10 mm in die Grundplatte einzubringen. Dieses Maß reicht für eine ungehinderte Stellbewegung des hier durchlaufenden Stelldrahts aus.

Die relativ große Öffnung unter der Weiche kann man mit Papier- oder Kunststoffstreifen kaschieren, sodass nur ein Langloch für die Stellbewegung des Federdrahts offen bleibt. Einmal verschwindet damit die unschöne Öffnung in der Platte und zum anderen hat man wieder eine Auflage für

Unter dem Bereich der Stellschwelle an der Bogenweiche wird ein kleiner Adressaufkleber aufgedrückt; er dient als Zeichenfläche zur Anlage der Stellöffnung.

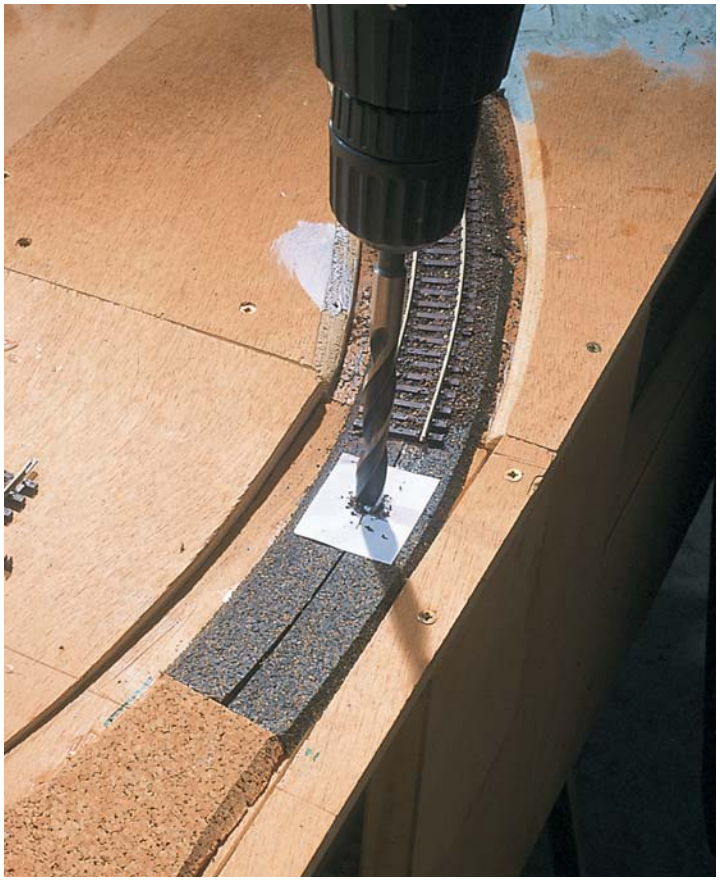


Die Weiche wird aufgelegt. In diesem Bauzustand darf sie natürlich noch nicht festgeklebt werden. Schnell einmal den freien Stellweg kontrolliert und die Weiche mit Pins arretiert!

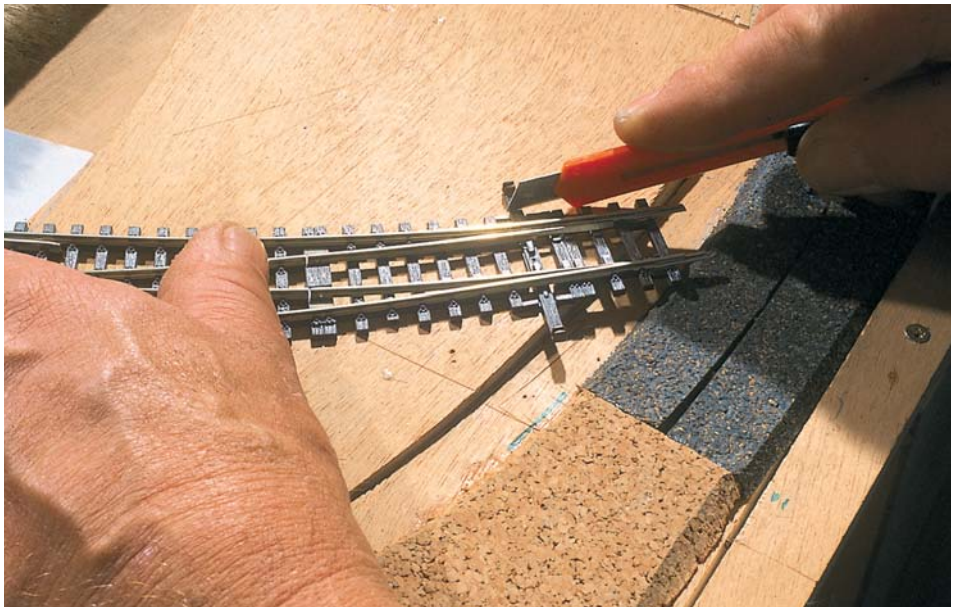


Nun kann die Lage der Bohrung gekennzeichnet werden. Dafür stellt man die Stellschwelle in die Mittelstellung, sodass beide Zungen nicht anschlagen, und markiert den Mittelpunkt.

Die Bohrung wird eingebracht. Eigentlich bräuchte man nur einen freien Streifen als Durchführung und die relativ große Öffnung ist zu überdecken, sodass der Schotter nur im Stellweg durchfallen kann.



Der Schwellenrost der Weiche wird auf der Rückseite mit Kontaktkleber eingestrichen. Die Stellschwelle ist dabei nicht mit zu bearbeiten.



Da bei dieser Weiche ein Unterflurantrieb zum Stellen eingesetzt wird, können die Verlängerungen, die für Oberflurantriebe nötig sind, abgeschnitten werden.

Mit der Roco-Gleissäge kann man die Flexgleise ablängen. Das Foto zeigt die Trennung der Gleisstücke über der Rahmentrennung.

den Modellschotter geschaffen, der sonst hier durchfiele und den Antrieb nachhaltig beschädigen oder blockieren könnte.

Noch einige Worte zur Montage von Flexgleisabschnitten. Mit diesem Produkt kann man andere Radien aufbauen, als das Standardprogramm ermöglicht. Dies ist hier im Bereich des Bergbahnhofs geschehen. Die Verbindung zu den Festgleisstücken erzielt man mittels einzeln erhältlicher Gleisverbinder und das Ablängen sollte nur mit einer kleinen Trennscheibe oder der Roco-Gleissäge geschehen. Zu beachten ist auch, dass sich beim Biegen des flexiblen Schwellenrosts bei der Innen- und Außenschiene verschiedene Längen ergeben. Der Übergang zum folgenden Schwellenrost bzw. ein Ende sollte unbedingt parallel zur Schwelle sein.

Mit dem Thema Schienenverbinder muss hier schon auf das Kapitel Anlagenelektrik vorgegriffen werden. Müssen verschiedene Gleisbereiche abschaltbar ausgeführt werden oder will man die Anlage digitalisieren? Diese Überlegung ist insofern wichtig, als man im ersten Fall die abschaltbaren Abschnitte mit Kunststoff-Schienenverbindern auf einer Gleisseite einfassen sollte. Man kann diese elektrische Trennung zwar auch durch das Durchschneiden der Schiene erreichen, dies stellt aber in Sachen Betriebssicherheit nicht den saubersten Weg dar. Schnell können sich an diesen Stellen die Schienen geringfügig verziehen und das mit einem Ruck beim Überfahren anzeigen. Auch können durch die Ausdehnund des Metalls dort wieder elektrische Brücken entstehen. Probleme, die zwar selten vorkommen, jedoch der Weg dahin wäre bereitet.

Sind alle Öffnungen nachgearbeitet, klebt man die Schienen auf. Die bereits eingelegte Korkplatte dient an erster Stelle zur Minderung der Fahrgeräusche. Diese können sich nun durch die flexible Korkschicht schwerer übertragen und die Befestigung der Gleise mit Nägeln würde hier eine Brücke zum Rahmen bilden und den Effekt des Korks aufheben. Die Gleise sind somit mit einem elastisch austrocknenden Klebstoff zu befestigen und dafür verwendet man Kontaktkleber von UHU oder Pattex.

Von hinten werden nun die aus dem provisorisch zusammengefügten Gleisverlauf herausgezogenen einzelnen Gleisstücke bestrichen, kurz abgelüftet und wieder eingesetzt. Man kommt sichtlich schneller und bequemer voran, wenn man etwa 50 bis 80 cm lange Abschnitte als Ganzes bearbeitet. Der Kontaktkleber lässt ein Ausrichten der Gleise am Einbauort noch einige Zeit zu. Besonders gerade Abschnitte sollte man mit Linealen oder der Längskante einer Wasserwaage ausrichten und erst dann kräftig andrücken.

Besondere Beachtung verlangen die Zungen der Weichen! Herausquellender Klebstoff muss sofort entfernt werden, um eine Blockade des Stellwegs oder ein Verkleben der Gelenke zu verhindern.

Mit Kompressor und Spritzpistole wird die Farbgebung der Schienen sehr exakt; die Schwellen werden ausgespart.

Von oben sprüht man über die Schienen und simuliert durch den breiten Sprühbereich gleich den Rostton des Kleineisens.

Sind alle Gleise verlegt und die Montage der Unterflurantriebe durchgeführt, können die Schienen seitlich lackiert werden. Zugegeben eine mühselige Arbeit, die sich mit dem Einsatz einer Sprühpistole effektiver ausführen lässt. Die simpelste Ausführung stellt eine Sprühdose dar. Mit diesem Verfahren erzielt man einen einheitlich dicken Farbauftrag. Zwangsläufig wird man die Schwellen mit dem rostbraunen Farbnebel mit überziehen. Eigentlich nicht schlecht, verschwindet doch dadurch der Kunststoffglanz, allerdings erhalten die hölzernen Schwellen den gleichen Farbton wie die Schienen. Beim Vorbild unterscheidet sich dieser aber gewaltig. Mit relativ abgetrockneter Dispersionsfarbe oder Künstlerkreiden kann man die Schwellen im Gleis nachbehandeln. Hellere Farbtöne lassen die gravierte Holzstruktur plastisch hervortreten. Die Farbe sollte man einige Stunden trocknen lassen und erst dann die Schienenköpfe reinigen. Im Verlauf des Anlagenbaus werden Sie dies noch öfter tun müssen oder Sie warten mit der Reinigung bis zum Ende. Passend zur Baufolge hier einige Hinweise zur Ausführung: Völlig unangebracht ist ein Abschleifen des Schienenkopfs mit Feile oder feinem Sandpapier. Unbedingt zu den Reinigungsrubbern greifen! Sie beschädigen das Metall nicht und nach mehreren Durchgängen hat man Erfolg.

Beim Einsatz von Sprühfarbe aus Druckbehältern sollte man unbedingt den Sprühbereich an einem Karton ermitteln.

Erst jetzt und nach ausreichendem Schütteln der Druckflasche geht es an die Schienen.

Die Farbgebung ist beendet. Gleichzeitiges Einfärben der Schwellen bei der Druckflaschenversion kann mit Geschick gemindert werden.

Nach einer Trockenzeit von einigen Tagen sollte ausschließlich mit einem Gleisrubber der Schienenkopf gesäubert werden.

Schotterflasche, entspanntes Wasser in der Sprühflasche und entspannter Asoa-Schotterkleber für die Schotterarbeiten.

Der von Rainershagen Naturals gelieferte Grundschotter kann mit verschiedenen Pudern eingefärbt werden. Unten **das Einbringen.**

Seilzugkanäle und Schotterbett

Sind alle Gleise aufgeklebt, wird anschließend das Schotterbett aufgebaut. Zuvor stellt sich dem Erbauer aber noch eine weitere Aufgabe: die Darstellung der Seilzugabdeckungen. Von mechanischen Stellwerken aus werden alle Weichen und Signale über Seilzüge gestellt. Das heißt natürlich, dass man von diesem zentralen Punkt der Steuerung zu allen Punkten auch im Modell eine Verbindung zeigen muss. Die Lage der Weichenantriebe ist klar, über die Anordnung der Signale sollte man sich noch Gedanken machen. Einfahrsignale würden außerhalb unserer sichtbaren Anlagenfläche stehen, und die beiden Durchgangsgleise, im Richtungsbetrieb befahren, erfordern Ausfahrsignale. Zusätzlich müssen links und rechts des Bw-Bereiches zwei Gruppenausfahrsignale aufgestellt werden und das Stumpfgleis am vorderen Bahnsteig benötigt ebenfalls ein Ausfahrsignal. Entsprechend der nachgebildeten Epoche sollen hier Formsignale stehen. Diese werden bei Viessmann bestellt und lassen sich dank ihres Platz sparenden, senkrecht weisenden Antriebssystems an den Aufstellplätzen problemlos einsetzen. Für die weitere Bauphase ist dann ein Vorhandensein der Signalmodelle nicht notwendig. Man zieht sie aus den Bohrungen heraus und bewahrt sie für spätere Bauphasen im Karton auf.

Nun endlich zum Aufbau der Kanäle. Im Weinert-Programm findet man Weißmetallmodelle in verschiedenen Breiten. Vom Stellwerk aus klebt man nun in einem logi-

Der Schotter im Gleisinnenraum muss so verteilt werden, dass die Schwellenoberseiten wieder frei werden.

Die gleiche Prozedur spielt sich an der Außenseite ab, wobei der Rand des Schotterbetts noch geformt wird.

Mit der Pinzette legt man die Weinert-Gussteile aus. Mehrere Packungen zu ordern ist sehr empfehlenswert.

In den Schwellenzwischenraum wird hier Kontaktkleber zur Befestigung eines Kanalstücks eingelassen.

Vorsichtig legt man das abgeschnittene Kanalstück auf und drückt es leicht an.

Eine grau-braune Einfärbung zeigt die mit Bremsstaub überzogene Zinkoberfläche recht eindrucksvoll.

schen System eine Verzweigung zu allen Weichen, Signalen oder Gleissperren diese Kanäle auf. Mit wachsender Entfernung vom Stellwerk sollen sich die Kanäle verengen, denn die Anzahl der darin geschützten Seile wird immer weniger. Richtungsänderungen werden durch die dreieckigen Kästen mit den beim Vorbild darin liegenden Umlenkrollen hergestellt. Dort, wo die Blechkanäle die Gleise kreuzen, trennt man die Verbindungen der Schwellen aus dem Rost heraus. Ist alles montiert, färbt man die Blechattrappen mattgrau ein. Ein Rostüberzug wäre nur minimal anzudeuten und würde eher Bremsstaub simulieren, denn beim Vorbild handelt es sich in der Mehrzahl um verzinkte Blechtafeln.

Erst jetzt kann geschottert werden. Für die gesamte Anlage wurde Steinschotter 12S plus Farbpuder von Rainershagen Naturals eingesetzt. Viel wurde schon über die Schottermethode berichtet, sodass wir dies hier nicht vertiefen möchten. Nur zur Vorsicht im Weichenbereich sei nochmals aufgerufen! Die Weichen sollen sich auch nach dem Verkleben bewegen lassen!

Zunächst tränkt man die Schotterflächen mit durch Spülmittel entspanntem Wasser. Ein Zerstäuber eignet sich dafür und wegen der Schaumbildung sollte man nicht allzu viel Spülmittel verwenden. Die befeuchteten Bereiche färben sich sofort dunkel und nun ist der Schotterkleber über eine Pipette einzubringen. Man kann zwischen verdünntem Weißleim und industriellen Klebern wählen.

Das modellierte Schotterbett wird vorsichtig mit entspanntem Wasser überzogen.

Jetzt kann Schotterkleber eingegossen werden und die Steinchen schwimmen nicht auf.