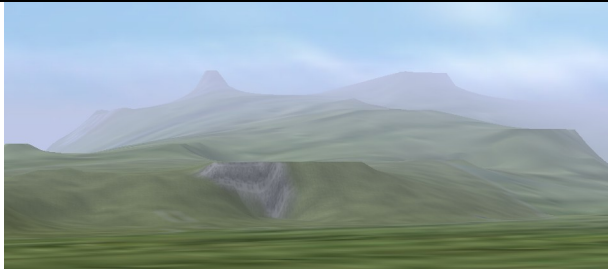

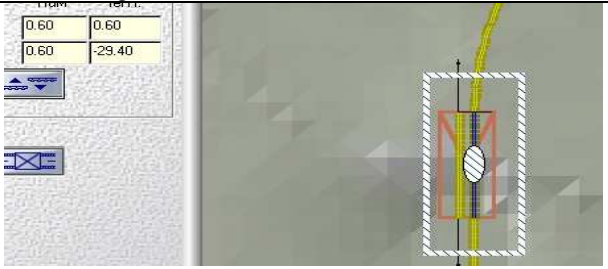



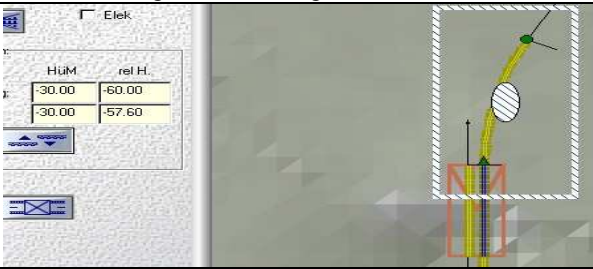
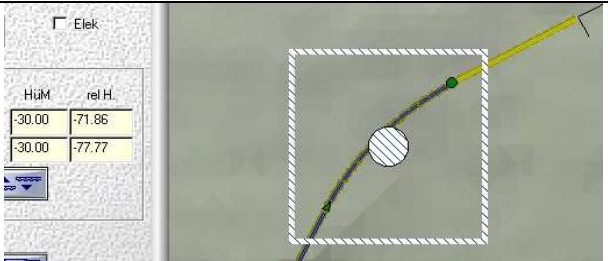

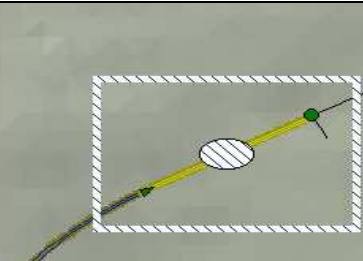


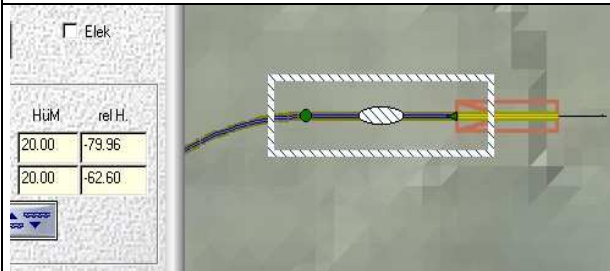
## Zwei Wege führen zum Plateau-Bahnhof

Es gibt Momente, da hat man keine Geduld mehr, der Bahnhof oben auf dem Plateau, die Tunnelleinfahrt sind fertig, sieht gut aus, aber es fehlt die Verbindung von der Ebene hoch zum Plateau-Bahnhof.

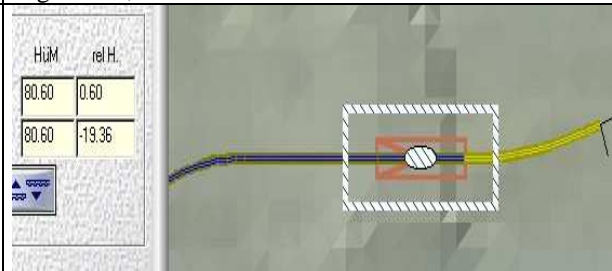
Den normalen Weg, Tunnelausfahrt, Rampe bauen, Brücken verlegen, eventuell noch mehrere Tunnel, hat man keine "Zeit", weil es zu lange dauert.

In diesem Fall hilft nur die direkte Verbindung, benötigt aber im Berg einen Wartepunkt, da es sonst nicht natürlich aussieht, wenn ein Zug einen Höhenunterschied von 80 m oder mehr in kurzer Zeit bewältigt.		In dieser Anleitung möchte ich zeigen, wie solch ein " Problem " gelöst werden kann. Der Tunnelleingang soll im Vordergrund bei der Felsnische hinkommen, der Plateau-Bahnhof soll im Hintergrund zwischen den beiden Erhebungen liegen.													
															
Ein zweigleisiger Tunnel deswegen, da die Strecke vom Plateau-Bahnhof hier wieder ankommen soll. Das werde ich hier nicht zeigen, da hat jeder Erbauer seine eigenen Vorstellung davon hat.		Das Gleis und der Tunnel befinden sich auf der Normalhöhe von 0.60 m.	Fährt jetzt die Dampflokomotive los, passiert es,												
 <table><tr><th>HuM</th><th>rel. H.</th></tr><tr><td>0.60</td><td>0.60</td></tr><tr><td>0.60</td><td>-29.40</td></tr></table>	HuM	rel. H.	0.60	0.60	0.60	-29.40									
HuM	rel. H.														
0.60	0.60														
0.60	-29.40														
dass das Gras " brennt ", der Rauch ist sichtbar. Man kann es mildern und ganz vermeiden,		indem man Anfang und Ende des nächsten Gleisstückes auf -30.00 m absenkt, dann ist kein Rauch mehr sichtbar. Diese Tiefe eignet sich auch gut für Schattenbahnhöfe.													
	 <table><tr><th>HuM</th><th>rel. H.</th></tr><tr><td>-30.00</td><td>-60.00</td></tr><tr><td>-30.00</td><td>-57.60</td></tr></table>			HuM	rel. H.	-30.00	-60.00	-30.00	-57.60						
HuM	rel. H.														
-30.00	-60.00														
-30.00	-57.60														
Die Gleishöhe von -30.00 m wird															
 <table><tr><th>HuM</th><th>rel. H.</th></tr><tr><td>-30.00</td><td>-71.86</td></tr><tr><td>-30.00</td><td>-77.77</td></tr></table>	HuM	rel. H.	-30.00	-71.86	-30.00	-77.77	 <table><tr><th>HuM</th><th>rel. H.</th></tr><tr><td>20.00</td><td>-27.77</td></tr><tr><td>20.00</td><td>-36.98</td></tr></table>	HuM	rel. H.	20.00	-27.77	20.00	-36.98		
HuM	rel. H.														
-30.00	-71.86														
-30.00	-77.77														
HuM	rel. H.														
20.00	-27.77														
20.00	-36.98														

beibehalten, bis man in die Nähe der Tunnelausfahrt kommt.



Das Gleis wird komplett auf eine Höhe von 20.00 m angehoben,



und mit dem Tunnelausgang verbunden. Anschließend wird das Gleis an das Bahnhofsgleis angeschlossen. Der Blick auf den Bahnhof und Tunnel zeigt rechts das Gleis, was auf "normalen" Weg zur unteren Tunneleinfahrt führt.



Zuletzt die Draufsicht, mit Teilen der "normalen Abfahrt" mit Rampe und geplanter weiterer Tunneleinfahrt.

