



Die Stromeinspeisung in die Fahrleitung wird mit einem separaten Mast realisiert.

dem Basteltisch von Jerry Schulthess entstanden. Die Zugsicherungsmagnete im Bereich der Signale dürfen natürlich nicht fehlen. Ein selbst gebautes, drehbares Lademass inklusive Brückenwaage ist neben der Verladerrampe entstanden. Für den Betrieb beim grossen Vorbild ebenfalls nicht ganz unerheblich sind die Hinweistafeln für Telefone und Neigungszeiger entlang der Strecke. Diese unterstützen die Lokführer auf den Rampen bei der subtilen Fahrregler-Handhabung.

Die bahntechnischen Hochbauten, wie das Schalt haus Frutigen oder das Stellwerk II (heute leider verschwunden), sind ebenfalls Bausätze der Firma Tip-Top-Modell. Da das Stellwerk so wunderschön nah am vorderen Anlagenrand steht, wurden noch zusätzliche Details eingebaut. Die Inneneinrichtung mit Fahrstrassenschränken, Weichen- und Hebelbänken und das dazugehörige Personal wurden ergänzt und werden durch eine sanfte Beleuchtung ins rechte Licht gesetzt. Der Lokremise vom gleichen Hersteller wurde nachträglich ebenfalls eine komplette Inneneinrichtung spendiert. Modellbauspäss pur!

Details über dem Gleis

Die Bergstrecke ist ja bekanntermassen von Anbeginn an elektrifiziert betrieben worden. So fällt der Nachbildung einer Fahrleitung im Modell natürlich eine ganz besondere Bedeutung zu. Auch hier war nach einschlägigem und intensivem Vorbildstudium eines schnell klar: Die Oberleitung kann nur im kompletten Eigenbau nahezu kompromisslos umgesetzt werden.

Allerdings konnte erfreulicherweise zumindest in einem wichtigen Teilbereich auf Produkte der Firma Sommerfeldt aus dem deutschen Hattenhofen zurückgegriffen werden. Bei den Doppelspurmasten entlang

der Rampen wurden für das Joch Ausleger und Querträger aus dem SBB-Programm verwendet. Der Rest besteht aus verschiedenen Messingprofilen. Die Fahrdrabt- und Tragselhalter sowie die Abspanngewichte konnten von Yalcin Barin (www.barinmodell.com) bezogen werden. Bei der Herstellung der Masten wurden die Massangaben der NEM-Normen genauestens eingehalten. Um den Zusammenbau zu erleichtern und in gleichbleibender Qualität ausführen zu können, wurden auch für diese Bauteile wieder eine Reihe von Konstruktionshilfen gebaut. Aber Vorsicht: Was hier so harmlos klingt, bedarf mal wieder einer intensiven Vorplanung.

Masten, die direkt auf dem Trassenbett montiert werden, sind auf einer Messing-

schraube M3 aufgelötet und können so angeschraubt werden. Leider erfordert eine Gebirgsbahn viele Spezialmasten, der «Normalmast» ist eindeutig in der Unterzahl.

Einige Beispiele in Stichworten

- Bei Viadukten und Lehnmauern breitere und spezielle Masthalterungen, die in die Mauer eingelassen sind
- Spezielle Masthalterung bei Stützmauern, die in die Mauer eingelassen sind
- Entwässerungsgräben erfordern breitere Mastweiten
- Abspannmasten und Zwischenmasten sind sowieso anders, u.a. mehrere Fahrdralthalter
- Masten mit Stromeinspeisung
- Masten mit Speiseleitungen



Von wegen Standardoberleitung – Spezialmast an der Stützmauer des Fürten-Tunnels II.