

kann, einseitig auf der Stirnseite ein senkrechtes (!) Loch gebohrt. Das Loch sollte gerade so gross ein, dass das H-Profil satt eingesteckt werden kann.

Farbe muss sein

Im Gegensatz zum Vorbild, wo verzinkte H-Profile und Stahlrohre für die Velorahmen verwendet wurden, stört nun der Messingglanz der selbstgebaute Fahrleitungsmasten, welcher so gar nicht vorbildrichtig ist. Ein Anstrich muss her, welcher in meinem Falle mittels einer silbernen Sprühdose gemacht wurde. Obwohl die Masten im Vorbild nicht silberfarben sind, sieht das Ganze im Modell passend aus. Natürlich kann eine leichte Verwitterung bei Bedarf

in Form von etwas brauner Farbe aufgebracht werden.

Nach dem Trocknen des Fahrleitungsmastes werden mit einem Pinsel die Isolatoren braun abgesetzt. Der Betonsockel wird separat Betonfarben bemalt.

Nachdem alles gut durchgetrocknet ist kann nun die Heirat zwischen Fahrleitungsmast und dem Sockel vollzogen werden, indem der Fahrleitungsmast mit etwas Holzleim in den Sockel geleimt wird. Der komplette Fahrleitungsmast ist nun bereit auf den Modulen eingebaut zu werden.

Fazit

Der Zeitaufwand für einen einzelnen Fahrleitungsmast ist nicht unerheblich und

muss über alles mit etwa 20 bis 30 Minuten angesetzt werden. Im Vergleich zu den Produkten von Mafin und Sommerfeldt ist die leicht vereinfachte Form sicherlich zu erkennen. Dafür lassen sich aber auch Spezialmasten und Ausleger für entsprechende Vorbildsituationen mit relativ einfachem Aufwand realisieren, welche es von den Grossen nicht gibt. So kann eine Individualität auf die Module oder Anlage gebracht werden, welche mit den Grossserienprodukten so nicht erreichbar ist. In entsprechender Bauart habe ich inzwischen einige dutzend Masten nach verschiedenen Fahrleitungsbauarten hergestellt, so auch solche nach Vorbildern der ehemaligen EBT-Gruppe. ○



Die Wirkung der Masten ist frappant und macht als Betrachter grosse Freude. Der Aufwand hat sich gelohnt!