



Hinter dem Stellpult ist der zentrale Verteilkasten angeordnet.

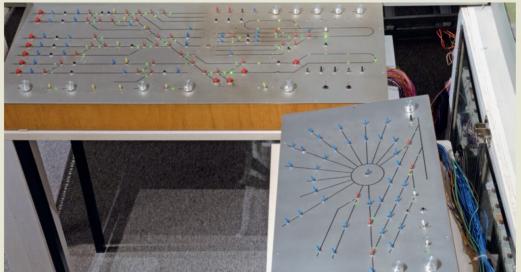
Blocksteuerung, der Schattenbahnhof, die Signale, die Langsamfahrtstrecken und die Gleisverriegelungen werden alle mit SRK und den dazugehörigen bistabilen Ern-Relais geschaltet. Die Relais sind ebenfalls auf Printplatten aufgebracht. Jede Lok hat einen Permanentmagneten montiert. Die bistabilen Relais haben den grossen Vorteil, dass beim Einschalten der Elektrik der letzte Zustand der Schaltungen gleich wieder besteht. Diese Schaltungen haben sich als sehr stabil erwiesen, einen verschmolzenen SRK kenne ich nicht. Gefahren wird

mit zwei verschiedenen Gleichstromsystemen. Im Bahnhof Rudolfshofen und im BW ist eine Halb-/Voll-Wellensteuerung mit zuschaltbarer Verzögerung/Beschleunigung im Einsatz. Der Bahnhof kann mit zwei Steuerungen gefahren werden. Einzelne Segmente können wahlweise dem Regler A oder dem Regler B zugeschaltet werden. So kann während einer Einfahrt zum Beispiel in einem anderen Sektor manövriert werden, dies braucht jedoch volle Konzentration, sonst... Auf den Fahrstrecken und im Bahnhof Wildbach wird mit Impuls-

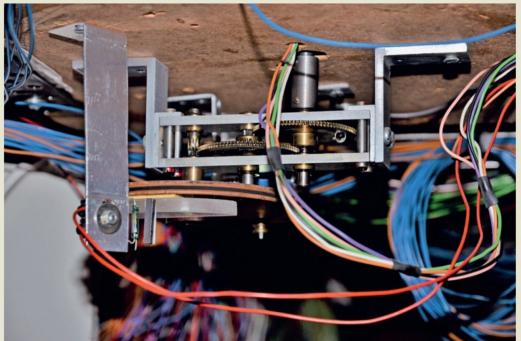
breitenmodulations-Gleichstrom gefahren. Die Fahrstrecken sind in einzelne Abschnitte unterteilt und mit einem separaten Regler versehen. Die Übergänge von einem Stromkreis in den anderen werden via Reed und Relais geschaltet, sodass keine Bocksprünge der Loks zu sehen sind. Die Verdrahtung über einen zentralen Verteilkasten hat sich trotz etwas Mehraufwand gelohnt. Die ganze Verdrahtung wurde natürlich zwecks Rekonstruktion bei Defekten oder Anpassung protokolliert. Dies ist fast ein Hobby für sich. Das zeigte sich



Neben den technischen Details achtet Hofer auch auf die Landschaftsdetails.



Die beiden Schaltpulse sind ebenfalls im Eigenbau entstanden.



Den Drehscheibenantrieb hat Rudolf Hofer selber gebaut.



Der Lohn der Arbeit sind die entspannten Momente hinter dem Bedienpult.