

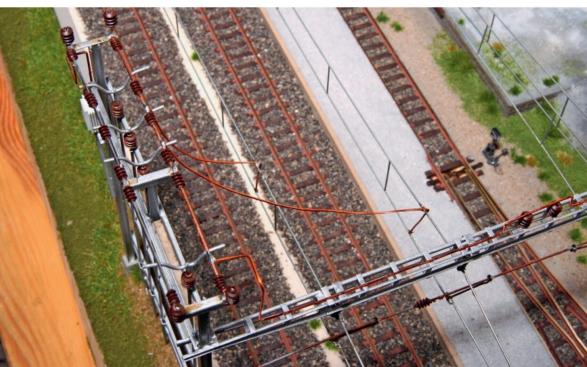
Die Anschlussleitung für den Masttrafo und die Schalterquerleitungen biegt man sich aus Draht und befestigt sie am Gestell des Schaltpostens.



Der Trafo wird am Gestell befestigt und über Anschlussleitungen mit einem Schalter verbunden.



Die Fahrdrähte wurden an den Querjochen verlötet. Sie bilden den Zickzackverlauf des Vorbildes ab und liegen exakt über den Gleisen.



Von den Schaltposten führen die Leitungen zu den Fahrdrähten. Auf dem Querjoch verläuft die Zuführung zum Fahrdrat über dem Ladegleis.



Eine Laterne wird auf das Querjoch gelötet. Die Anschlussdrähte führen durch das Joch und am seitlichen Mast nach unten.

zwischen Hänger und Joch die Isolatoren aufzufädeln.

Die Fahrdrähte werden von einem Richtseil gehalten. Hierfür sind an den I-Profilen bereits Bohrungen vorhanden, in denen sie befestigt werden können. Vor der endgültigen Montage muss für jeden Fahrdrat noch ein Seitenhalter auf das Richtseil noch ein Seitenhalter auf das Fahrdrat aus Draht geschoben werden. Auch muss jeder Fahrdrat beidseitig mit Isolatoren abgegrenzt werden.

Die Seitenhalter für die Fahrdrähte lötet man ebenfalls am Richtseil fest. Dazu schiebt man sie über das Gleis und positioniert sie gemäss dem erforderlichen Fahrdratzickzack. Um zu verhindern, dass zu viel Wärme in das Modell eingeleitet wird, sollten die zu verlötzenden Stellen vorab ver-

zint werden. Auch hat es sich bewährt, zwischen den einzelnen Lötvorgängen ausreichend Zeit zur Abkühlung der Lötstellen einzuplanen.

Abschliessend kann die Fahrleitung von Sommerfeldt montiert werden. Zum Schutz der gestalteten Flächen unter der Fahrleitung habe ich diese mit Papier abgedeckt. Für die Fahrdräthöhen und zur Ermittlung des Fahrdratzickzacks gibt es keine spezielle Lehre. Diese kann man sich aus Karton selbst fertigen. Die genaue Fahrdratposition kann man aber auch durch Probieren mit dem Stromabnehmer eines Fahrzeugmodells bestimmen.

Bei der Fahrleitungsausrüstung muss man in Schweizer Bahnhöfen einen Schaltposten nachbilden. Diesen benötigt man,

um Fahrleitungen in die einzelnen Gleise zu unterteilen und diese elektrisch voneinander trennen zu können. Die Ausführung ist abhängig vom Gleisplan des jeweiligen Bahnhofs. Diese Schaltposten vereinen zentral alle Schalt- und Versorgungseinrichtungen für den Bahnhof. Die Schaltposten bestehen aus senkrechten I-Profilen, die durch Querstreben verstift sind. Je nach Anzahl der zu schaltenden Gleise variiert die Breite der Schaltposten. Oben befindet sich die Speiseleitung, von der aus über Masthalter die Versorgung der einzelnen Gleise erfolgt. Zusätzlich ist ein Transfomator am Mast montiert, über den Verbraucher, Weichenheizungen zum Beispiel, versorgt werden können. Die Schalter werden über senkrechte Stellstangen von unten be-