



Der Kkl 4606 auf der Zahnstangenstrecke Oberisarau–Bäriswil vor BCFhe 2/4 Nr. 42 von Ferro-Suisse.



Detaillierte Seitenansicht mit Blick auf die Anschriften und den Hilfslokführer auf der Plattform.

stellt. Die Tafel selbst ist ein Rechteck von $2,5 \times 4 \text{ mm}^2$. Zur Befestigung am Fahrgestell befinden sich an der einen Längsseite zwei ca. 0,7 mm breite Blechstreifen. Diese werden 1 mm und 3 mm vom Schild entfernt rechtwinklig abgebogen. So können sie auf Höhe des Bremszylinders unter den Rahmen geklebt werden, sodass das Schild 1 mm ausserhalb des Rahmens liegt. Die Bremsumstellhebel bestehen aus einem doppelt abgewinkelten 0,5-mm-Messingdrahtstück. Die Schilder werden erst nach ihrer Lackierung und Beschriftung an den Rahmen des ebenfalls bereits lackierten und beschrifteten Untergestells geklebt. Zum Schluss werden die Bremsumstellhebel eingepasst, lackiert und verklebt.

Natürlich kann der Wagen mit einer BEMO-Kupplung ausgerüstet werden, sofern das dem Anlagenstandard entspricht. Auf der Zahnstange, insbesondere wenn sie für den Einsatz von Ferro-Suisse-Triebfahrzeugen höhergelegt ist, ist eine solche Kupplung aber nicht unproblematisch. Ich habe

eine zu Ferro-Suisse-Fahrzeugen passende Pufferkupplung eingebaut.

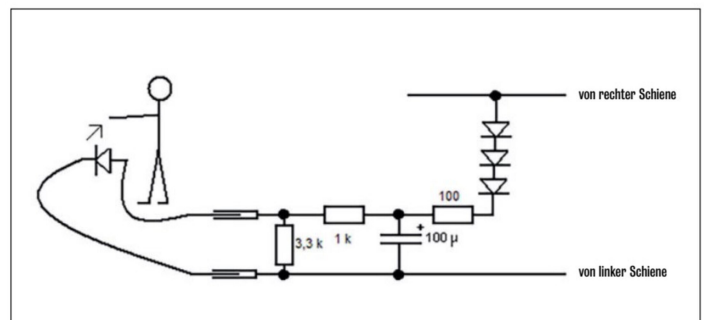
Auf die Nachbildung der charakteristischen Hardy-Bremse sollte man nicht verzichten. Herstellung und Einbau der Pufferkupplung, der Kupplungsimitationen und der Teile der Hardy-Vakuumbremse erfol-

gen so, wie ich es in der LOKI 3|2006 am Beispiel des Ek beschrieben habe, sodass das hier nicht wiederholt werden muss. Pufferkupplung, Bremszylinder und Sonderbehälter werden aus ineinander geschobenen und miteinander verlöteten Messingrohren hergestellt (Pufferkupplung: $2,5/2,1 \text{ mm} + 2,0/1,0 \text{ mm}$; Bremszylinder und Sonderbehälter: $6/4 \text{ mm} + 4/3 \text{ mm} + 3/2 \text{ mm} + 2/1 \text{ mm}$). Den Durchmesser des Bremszylinders von 6 mm habe ich der Zeichnung im Buch von Wolfgang Finke und Hans Schweers «Die Fahrzeuge der Furka-Oberealp-Bahn» (Schweers + Wall 1999) entnommen.

Mit Hilfslokführer

Beim Sonderbehälter gibt es eine Abweichung zum Ek, wie im Folgenden dargelegt wird. Auf der ehemaligen Schöllenen-Bahn (SchB) war es üblich, dass beim bergwärts geschobenen Zug auf dem ersten Wagen – auch bei Güterwagen – ein Hilfslokführer mitfuhr. Bekannt ist das auch von den Skizügen von Andermatt zum Nätschen aus der Dampflokkära, wo der Hilfslokführer auf der Bühne eines für den Skitransport umgerüsteten M-Wagens mitfuhr und eine Laterne als Spitzenlicht in der Hand trug. Da auf meiner Teilstrecke Oberisarau–Schneepalp das Triebfahrzeug grundsätzlich auf der Talseite am Zug eingereiht ist, wollte ich diese Situation ebenfalls nachbilden. Hierfür soll auf der Bremserbühne bei Bedarf ein Hilfslokführer mitfahren, der das Spitzenlicht hält. Dazu brauche ich eine gute Stromaufnahmebasis, für die alle Räder des Wagens herangezogen werden müssen, und eine entsprechende Schaltung zur Stromversorgung der LED.

Beim Ek konnte ich die Elektronik auf der Ladefläche unter einer Plane verstecken.



Skizze 4: Der Schaltplan für die Beleuchtung des Hilfslichts vom FO-Güterwagen.