

blech zur Hälfte verschlossen. In dieses Blech greift eine Kerbe in der Stellstange ein, sodass der Pflug in der Arbeits- und der Ruhestellung positioniert werden kann (siehe Zusammenbau).

Beleuchtung

Die Herstellung der Lampe ist bereits oben beim Aufbau beschrieben. Die Elektronik wird auf einer kupferkaschierten Pertinaxplatte aus Diode 1N4000, Elektrolytkondensator mit 100 µF und Vorschaltwiderstand mit 1,8 kΩ aufgebaut. Durch die einfache Diode leuchtet die Lampe nur bei Vorwärtssfahrt. Mittels zweier Bronzestreifen erfolgt der elektrische Kontakt zum Rahmen. Die Platine wird mit der Rückwand des Aufbaus verklebt.

Lackierung und Beschriftung

Alle Metalleile werden entfettet, galvanisch geschwärzt und grundiert. Pflug und Rahmen werden grau lackiert (4 ml Revell 378 grau RAL 7012 seidenmatt, 1,5 ml Revell 6 schwarz matt und 0,5 ml Revell 383 braun RAL 8015 seidenmatt).

Der Aufbau wird in dem Farnton, wie er von den vierachsigen Güterwagen der FO her bekannt ist, gespritzt (4 ml Revell 85

braun matt und 0,5 ml ml Revell 383 braun RAL 8015 seidenmatt). Die Beschriftung wird aufgerieben, und anschliessend wird ein seidenmatt farbloser Schutzlack aufgespritzt (Revell 1 und Revell 2 matt im Verhältnis 1:1).

Das Dach, die Türen und die Griffstangen werden mit Revell 90 alu gespritzt bzw. mit dem Pinsel lackiert.

Die rückwärtigen Armaturen, die Pufferkupplung und die Kupplungsattrappen sowie die Lampe bekommen mit Revell 302 schwarz seidenmatt einen passenden Anstrich. Die Beschriftung habe ich an meinem Computer gemäss den Zeichnungen und Fotos aus Finke und Schwers entworfen und als weisse Aufreisbeschrift herstellen lassen.

Zusammenbau

Die Radsätze werden eingebaut und mit dem Plexiglasröhren im richtigen Spurabstand verklebt. Die Bremsbacken werden in Position gebracht und mit je einem 15,0 mm langen geschwärzten (später grau lackierten) 0,4-mm-Messingdraht paarweise verbunden.

Der Aufbau wird vorne in die kleinen Drahtstiftchen des Rahmens eingehängt

und mit M-1,4-Zylinderkopfschrauben hinten mit dem Fahrgestell verschraubt. Jetzt wird der Pflug eingebaut und auf die Lagerwelle gefädelt, die mit einer spitzen Pinzette von der Fahrzeugunterseite aus (es geht da extrem eng zu) vorsichtig hin- und herbewegt wird.

Nun wird das Fahrzeug auf ein Zahnstangengleis von BEMO gestellt, dessen Zahnstange 0,3 mm höher gelegt ist, damit die Zahnräder der Ferro-Suisse-Triebfahrzeuge sicher eingreifen, und die Position des Pflugs ermittelt, bei der er die Zahnstange auch bei der Einfahrt in eine Steigung nicht berührt. So lässt sich der Ort für die Kerbe in der Stellstange errechnen. Sie liegt, zumindest bei meinem Fahrzeug, 2,5 mm von deren Ende entfernt.

Eine erste Probefahrt auf dem Zahnstangengleis zeigt schlüsslich, dass das Fahrzeug so sicher fahren kann. Die Stellstange lässt sich auch wieder aushängen. Und der Pflug kann bis auf die Schiene abgesenkt werden, da ist die Ruheposition des Spurpflugs im abgestellten Zustand. Ein Betrieb in dieser Stellung abseits der Zahnstangengleise ist allerdings nicht empfehlenswert – es droht Kurzschlussgefahr auf den Schienen.



Die Rückseite des X 4901, alleine im Freiladegleis Oberisarau (Dreischienengleis), rechts eine Waage für Strassen- und Schienenfahrzeuge.