



Sogar die bei einer Entgleisung benötigte Zahnstangenwinde fehlt nicht.



Kleine Glühbirnen im Lampengehäuse markieren die alten Petrollampen.

solche Probleme offenbar nicht auf. Es schien, als ob ich wieder einmal der Einzige mit solchen speziellen Problemen wäre. Alle andern setzten offenbar bessere und «problemlose Elemente» ein. Im Laufe der langen Recherche erfuhr ich allmählich von verschiedenen Quellen, dass ein Servomotor in der Regel sehr heikel auf Unterspannungsversorgungen reagiert. Auch hohe Stromspitzen wirken scheinbar einem möglichst langen Leben der Servos erfolgreich entgegen. Die – hoffentlich nun endgültige – Lösung scheint die Energiepuffierung mittels Elkos zu sein. Nach dem Einbau eines Decoder-Elkos (3,3 mF/25 V) und eines Servo-Elkos (0,47 mF/35 V) am Niederspannungsausgang des Decoders (+5 V und GND) sieht die Situation nun so aus, als ob die Probleme mit den Servos aktuell gelöst seien.

Weil für die Lösung des Servoproblems mehrere Demontagen und Montagen an der Lok nötig waren, resultierte daraus auch ein Vorteil: Das viele Auseinanderschrauben und Wiederzusammenfügen der Dampflok bei der Behebung der Servomängel zeigte auch Mängel bei der inneren Verdrahtung auf. Diese erfuhr deshalb eine Korrektur, wodurch das Kabelgewirr in der Feuerbüchse und auch im Langkessel verkleinert werden konnte. Die Korrektur war auch deshalb notwendig, weil ich zusätzlich freie Plätze für die beiden zusätzlichen Energiespeicher-Elkos schaffen musste. Derweil also der Servo-Elko im rechten Wassertank untergebracht werden konnte, liegt der grössere Decoder-Elko vorne im Langkessel.

Das angepeilte Ziel einer selbst erbaueten, robusten und funktionsfähigen Dampflok mit Zahnstangenantrieb scheint nun

(doch noch) erreicht worden zu sein! Stauden Augenpaare und anerkennende und lobende Worte von kritischen Modellbahnkollegen sind nun der Lohn für die Anstrengungen während einer langjährigen Entwicklungs- und Bauphase.

### Mein Resumé

Abschliessend hier noch ein Gedanke zum Thema «gute Modellläufeigenschaften»: Ein rundlaufender, nicht hackender Antrieb der Triebräder über die Kuppelstangen ist nur möglich, wenn in vernünftigem Massen exakt gearbeitet wurde. Exakt will heissen: im masslichen Hundertstelbereich. Das vernünftige Mass ist nach meinen Erfahrungen dann erfüllt, wenn den beweglichen Teilen wenig, aber doch genügend Spiel ermöglicht wird. Diese Freiheiten sind speziell auch wichtig, da sich die hinteren

So präsentiert sich ein Teil des alten Furka-Zugs von Erich Imfeld.

