

Handregler und einem zweiten Empfänger gleichzeitig die DCC-Zentrale gesteuert werden. So kann man Schleuder und Schublok mit einem Sender bedienen. Der grösste Vorteil ist, dass die dicken Handschuhe anbleiben können. Festgefrorene Finger auf dem Touchscreen des Lokhandys gehören so der Vergangenheit an. Statt einer Telemetrie können alle elektrischen Parameter auf dem Armaturenbrett in der Schneeschleuder abgelesen werden. Dort wird der aktuelle Stromverbrauch in Amper ebenso wie die (gleichgerichtete) Gleis- und Akkuspannung in Volt angezeigt. Die Beleuchtung ist über 3 mm grosse weisse «golden sunny» LED gelöst, und im Notfall

besteht noch die Option, die Schleuder manuell über einen einfachen Dreh am Servo zu regeln oder besser zu stoppen.

## Die Praxis

Das typische Geheule einer Beilhackschleuder geht unter die Haut und ist unverwechselbar. Auch ist das Prinzip robuster gegen kleine Steinchen oder Äste. Der Nachteil ist der schlechtere Wirkungsgrad gegenüber einer modernen Walzenschleuder. Ausserdem neigt sie bei extrem nassem Pappschnee schneller zum Verstopfen. Ihre neuromatische Dieselschwester, die Xrot mit 95403 der Berninabahn, räumt mit erheblich weniger Energie und ohne stiebenden Schnee,

aber mit einem murmelnden Maschinengeräusch unspektakulär die weisse Pracht vom Gleis.

## Die Zukunft

Um Dampf dreht sich alles bei meinem nächsten Projekt. Die historische Berninaschleuder mit echtem Live-Steam-Antrieb soll die drei Generationen (Dampf, Elektro und Diesel) der Berninaschleudern vervollständigen. Die Projekt- und Testphase dieses Ungetüms konnte ich schon abschliessen. Natürlich ist dort der Modellteil noch mal eine ganz andere Herausforderung. Aber vielleicht hilft es, das Schneeschleuder-Fieber etwas zu senken.



Noch fehlt Ottmar Görgen die Dampfschneeschleuder Xrot 9213 der Rhätischen Bahn. Ihre beiden modernen Nachfolger hat er aber bereits gebaut.