

Leserseite

Leserbrief von Karl Aeberli zum Leserbrief «Filigran ist schön, Gebrauchstüchtigkeit ist besser» von Urs Morach in der LOKI 12 | 2019

... aber beides in einer guten Mischung

Sehr geehrte Herren

Diese Zuschrift von Urs Morach kann man nur unterstützen. Er hat völlig recht, dass die heutige Detaillierung der Betriebssicherheit vieler Fahrzeuge wirklich übertrieben ist und nach einer Unterteilung in zwei Kategorien ruft, nämlich in Vitrinen- und Fahrmodelle. Nehmen wir nur einmal die schönen italienischen Modelle von Vittrains und anderen Herstellern. Die vielen Kleinteile, die zum Teil nur angesteckt sind und sich bei einem Anlagenbetrieb über die ganze Anlage verteilen. Nach einer Kollision oder einer Entgleisung ist einfach wieder irgendwo an einer solchen Lok ein kleines Teil abgefallen oder abgebrochen. Das gleiche Übel sieht man bei den Puffern. Bei allen meinen neuen Fahrzeugen, ob Lok oder Wagen, mache ich zuerst den Halte-test, d. h., ich probiere, ob die eingesteckten Puffer halten. Wenn die Puffer nicht zur Gehäusebefestigung dienen oder erhalten müssen, werden sie eingeklebt.

Ein weiteres Thema sind die Dachstromabnehmer. Auch meine Loks beziehen ihre Energie seit mehr als 40 Jahren ab der Fahrleitung. Hier zeigt sich, welche Pantos betriebssicher und auch elektrisch brauchbar sind. Ein grosser Sünder ist hier PIKO, mancher Panto hat hier Kunststoffholme und muss ganz ersetzt werden. Schade, wenn man keine roten Pantos findet. Auch die auf den neuen Fahrzeugen von PIKO sind sehr schön und filigran, ob aber der

auf den RBe 4/4 montierte richtig ist, wage ich zu bezweifeln. Vielleicht waren in den ersten Jahren solche Pantos noch die richtigen, in den heutigen Generationen sind sie ganz sicher falsch. Abhilfe gibt es hier bei ROCO, der auf den Seetaltriebwagen montierte Panto passt recht gut, erreicht auch die Oberleitung und ist elektrisch in Ordnung. Dass man bei vielen Loks den Panto mit einem Draht zur Platine noch anschliessen muss, ist das kleinste Übel. Die löbliche Ausnahme ist hier wieder TRIX: In der kleinen Ee 3/3 genügt ein Umstecken der Drahtbrücke. Schon bei der neuen Re-460-SEV-Jubilok fehlt diese Verbindung wieder. Dass bei vielen digitalisierten Loks ein Oberleitungsbetrieb nicht mehr möglich sein soll, habe ich mir sagen lassen. Aber was ist mit den Analogfahrenden? Die müssen das einfach hinnehmen. Die Stromabnehmer müssten in den Gelenken mit einem Tropfen Nähmaschinenöl versehen werden, weil das Öl den Übergangswiderstand verkleinert und in den Gelenken keine Funken entstehen.

Und überhaupt Analogbetrieb: Viele Hersteller erklären in der Betriebsanleitung, ihre Modelle würden analog selbsttätig erkennen, was bei vielen auch stimmt. Nur eben nicht bei allen, die dies aufs Papier drucken. Da habe ich dieses Jahr zwei Re 460 TRIX SEV gekauft, beide sind wegen dieser Digitalisierung nicht gefahren, dazwischen kam die Ee 3/3 Post von TRIX, die fährt sehr langsam, aber sie fährt!

Wenn man nun keinen Fachhandel mehr am Wohnort hat, ist ein Probefahren nicht mehr möglich, da kommen diese Digital-analog-Probleme gar nicht zum Vorschein. Muss man nun in Zukunft bei der Bestellung beim auswärtigen Händler schon angeben, dass eine solche Lok im Zweileiter-Analogbetrieb fahren können muss? Gerade die Re 460 TRIX SEV wurde durch den Eisenbahnerverband, deren Jubilok sie darstellt, unter den Mitgliedern vertrieben. Wissen diese Käufer, dass sie ein Modell besitzen, das analog gar nicht fährt?

Ich hoffe, die Schlussworte von Herrn Morach mit dieser Zuschrift verstärken zu können und dass auch bei den Modellbahnern und vor allem bei der Industrie der Schluss zum Tragen kommt: Gebrauchstüchtigkeit soll vor der Schönheit kommen, aber beides in einer guten Mischung ist besser!

*Mit freundlichen Grüssen,
Karl Aeberli (Winterthur)*

Schreiben Sie uns!



zoltan.tamassy@loki.ch
hans.roth@loki.ch



@loki_magazin



@lokimagazin



LOKI-Magazin c/o Hans Roth
Mooshausstrasse 19, 3510 Konolfingen



Foto: Manfred Merz