

**Leserbrief von Rudolf Hürlimann zum Artikel «Die SBB-Legende lebt auch in 1:160»
in der LOKI 4|2020**

Wo mit der neuen Maschine fahren?

Hallo zusammen

Alle Ce und Be 6/8 waren schon von Beginn weg für den Gotthard bestimmt. Die Ce 6/8¹ (die Köfferliok) war der Prototyp, die Entwicklung dauerte aber zu lange, darum begannen die SLM und die MFO mit ihrer eigenen Konstruktion, der Ce 6/8^{II}, wobei die erste Maschine noch vor der Ce 6/8^I auf

die Geleise kam. Da gab es aber ein Problem: Wo soll mit der neuen Maschine gefahren werden? Am Gotthard wurden die Fahrleitungen erst gebaut. Als Lösung bot sich die bereits elektrifizierte Linie zwischen Bern und Thun an. Also wurde die Maschine am Schluss eines Güterzuges mit Dampf nach Bern geschleppt, ebenso die Nachfolgerinnen. Auf der flachen Linie

Bern–Thun bewährten sie sich bestens. Nachdem die Drähte an der Gotthardbahn in Betrieb genommen werden konnten, erschienen dort sofort auch die Krokodile und nahmen die für sie vorgesehene Arbeit auf.

*Mit besten Grüßen,
Rudolf Hürlimann, Baar*

**Leserbrief von Jörg Schöni zum Artikel «Die SBB-Legende lebt auch in 1:160»
in der LOKI 4|2020**

Am falschen Ort gespart

Guten Tag!

Grundsätzlich geniesse ich die LOKI-Berichte, mache mir auch mal Gedanken zum Geschriebenen. Ich bin ein Fan davon, immer wieder die News zu studieren. Dazu gehört ein Porträt des SBB-Krokodils Ce 6/8^{III} in Spur N von Minitrix. Grundsätzlich finde ich diesen Bericht sehr positiv, und er entspricht auch meinen Empfindungen. Seit bei Minitrix der China-Trip beendet ist, gibt es, eigentlich wie früher, quali-

tativ hochwertige Modelle, wenn auch etwas teurere. Die Lok ist schön und läuft auch sehr gut, nur etwas vermisse ich im Bericht, denn ich habe sie auch lange getestet: Alle alten Krokis von MT hatten auf der ersten Führungssache immer eine kleine Feder. Diese gab etwas Druck, damit sie bei Weichen oder DKW nicht im Nirgendwo landeten. Sie liefen auch immer problemlos auf jedem Schienenmaterial. Das neue Kroki hat aber diese Feder nicht mehr. Ich verwende schon seit langer Zeit PECO-Schie-

nen, MT-Schienen und -Weichen sowie DKW. Aber genau auf den Minitrix-DKW kommt diese erste Achse ins Flattern und führt zu Entgleisungen. Ich habe diverse aus- und eingebaut, das Problem bleibt daselbe. Führt die erste Achse in einem gewissen Winkel auf die DKW, kann es (muss nicht) zum Verspringen der Achse führen. Schade, hier wurde am falschen Ort gespart, auch wenn es ein schönes Modell ist.

Freundliche Grüsse, Jörg Schöni

**Leserbrief von Stéphane Schmid zum Leserbrief von PeAWE «Die Hersteller angehen»
in der LOKI 04|2020**

Norm diktieren wäre womöglich kontraproduktiv

Es geht aus dem Text leider nicht hervor, wo genau der Schreibende angefragt hat. Denn es gibt im Roco-Sortiment seit Jahr und Tag Ersatzachsen mit eingebauten Widerständen, die erst noch dem im Artikel abgedruckten Normdatenblatt entsprechen:

- 40186: Widerstands-Radsatz
18 Kiloohm, Raddurchmesser 11 mm,
Spitzenlänge 24,75 mm
- 40187: Widerstands-Radsatz
18 Kiloohm, Raddurchmesser 9 mm,
Spitzenlänge 24,75 mm

Im seriösen und gut sortierten Fachhandel können diese Ersatzachsen nachgefragt und besorgt werden.

Die Herstellung dieser Achsen kostet ein Mehrfaches einer normalen Achse. Rollmaterial generell ab Werk damit auszurüsten, würde bedeuten, dass die Kosten dafür auch auf die Modelle abgewälzt werden müssten. Man kann sich ausrechnen, was dies für einen ganzen Zug bedeutet. Ganz zu schweigen von einer grösseren Fahrzeugsammlung. Und dann ist noch der Einfluss so vieler Überbrückungen auf das Digitalsystem einer Anlage nicht unerheblich. Beim Einsatz von beleuchteten Reisezugwagen oder einem Güterzugwagen mit Schlusslicht (ab Gleis gespiesen), funktioniert die Rückmeldung auch. Was u. U. Widerstandsachsen für den Rest des Zuges erübrigt.

Magnete

Was die Magnete betrifft ist deren Einsatzweise derart vielfältig, dass es deswegen vermutlich nie eine Norm geben wird. Meist benutzt man Gleisbesetzmelder, um die Belegung ganzer Abschnitte zu überwachen. Während Reedkontakte eher für das punktuelle Auslösen von Funktionen im Einsatz stehen. Das eine schliesst das andere zwar nicht aus, die Kombination beider auf einer Anlage dürfte aber eher selten sein. Dann ist die Frage, was mit dem Reedkontakt ausgelöst werden soll und ob es am ersten Fahrzeug eines Zuges, am letzten oder an beiden benötigt wird. Wer sich zum Beispiel komplexe Schaltungen für richtungsgerichtete Funktionen mit seitlich