

Lok namens «Däniken» in der Spur H0

Die Modelleisenbahn-Firma Hag bringt die SBB-Lokomotive der Gattung Re 620 mit dem Däniker Spaten auf den Markt.



Links: So wird das Modell der Re 620 032 Däniken aussehen. Rechts: Gemeindepräsident Matthias Suter vor den Lok-Wappen im Gemeindehaus. Däniken.
Visualisierung: zvg
Bild: Bruno Kissling

Lorenz Degen

Gemeindepräsident Matthias Suter lacht am Telefon: «Ich habe viele Hobbys, aber Modelleisenbahn gehört nicht dazu!» Dennoch wisse er natürlich, dass es eine Güterzugslokomotive mit dem Namen Däniken gebe: «Jedes Mal, wenn ich in mein Büro gehe, sehe ich den Abguss des Wappens, das an der richtigen Lokomotive befestigt ist. Die Gemeinde erhielt dieses bei der Einweihung und hält es bis heute in Ehren.»

Modell zählt bereits zu den Senioren

Die Re 620 032, früher als Re 6/6 11 632 bezeichnet, zählt be-

reits zu den Senioren auf dem Schweizer Schienennetz. Gebaut von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) und der BBC, wurde sie am 28. Juni 1977 in Oerlikon abgeliefert, damals noch in roter Farbe. Heute trägt sie eine Cargo-Beschriftung auf der Seite, neben den beiden Führerständen prangt je ein Däniker Spaten. Die Front ist nach wie vor in Rot gehalten. Getauft wurden die Lokomotiven der Re 6/6-Serie nach Orten mit regem Güterverkehr. So gibt es beispielsweise auch eine Re 6/6 mit den beiden Gemeindewappen von Schönenwerd und Dulliken.

Nun produziert die Firma Hag im nidwaldnerischen Stans-

stad eine Auswahl von elf unterschiedlichen Gemeinden der Re 6/6-Lokomotiven, darunter auch jene mit dem Däniker Wappen. «Wir generieren 80 Prozent Wertschöpfung in der Schweiz», erklärt Geschäftsführer Heinz Urech. Vor Ort erfolgt unter anderem die Beschriftung und Lackierung der Gehäuse aus Aluminium-Zinkguss sowie die Montage.

30 bis 40 Stück werden ausgeliefert

Wie viele Däniker Loks ausgeliefert werden, kann Urech noch nicht sagen. Er schätzt so etwa 30 bis 40 Stück. Von anderen Orten gibt es grössere Serien: «Sehr gefragt sind Wappen von

Orten, wo SBB Cargo sehr präsent ist, im Tessin oder auch in Olten.»

Bis Mitte Oktober werden Bestellungen entgegengenommen, danach beginnt die Produktion, die etwa zwei Monate dauern wird. Hergestellt werden so viele Loks, wie bestellt wurden und ein kleiner Lagerbestand für Nachbestellungen. «Wir rechnen damit, die Lokomotiven vor Weihnachten auszuliefern», so Urech. Von den Kunden werden etwa 70 Prozent die Lok auch auf ihren Anlagen fahren lassen, etwa 30 Prozent weisen ihr einen Platz in der Vitrine zu. «Unsere Modelle sind auf Anlagen sehr beliebt, weil sie auch unnatürlich starke Stei-

gungen gut bewältigen können. Zudem lassen sich alle Lichtvariationen einstellen, sogar auch die Park-Stellung im Bahnhof oder in Doppeltraktion. Auch der Führerstand kann beleuchtet werden, wie echt», erklärt Urech. Immer mehr gefragt seien die Sound-Versionen des Modells: «Wir haben Tonaufnahmen einer richtigen Re 620 eingebaut. So quietschen etwa die Bremsen oder ein Pfiff ertönt.»

Verschiedene Ausführungen zu haben

Vom Modell gibt es verschiedene Ausführungen: entweder in Gleich- oder Wechselstrom, analog oder digital steuerbar, mit einem Motor oder deren

zwei. Die Preise bewegen sich zwischen 795 und 875 Franken. Nebst Däniken sind weitere zehn Gemeinden in dieser Serie vertreten, von Bussigny über Dornach-Arlesheim bis Wetzikon. «Wir wollten die verschiedenen Regionen der Schweiz berücksichtigen», begründet Urech die unterschiedliche Auswahl. Dänikens Gemeindepräsident Suter könnte sich vorstellen, dass die Gemeinde ein Lokomotive-Modell erwirbt und in einem Schaukasten ausstellt. «Doch dazu muss ich erst noch meine Ratskolleginnen und Ratskollegen befragen.» Diese Ikone der Schweizer Lokomotivproduktion wäre bestimmt ein Blickfang.

Abbrucharbeiten zeigten: Eine Erneuerung war bitter nötig

Seit Mai wird in Starrkirch-Wil an der Überführung gebaggert. Jetzt wird die Hardbrücke im November fertig.



Für die Erneuerung der Hardbrücke zeigte die Bevölkerung von Starrkirch-Wil grosses Verständnis.

Bild: Bruno Kissling

Im Frühling begannen die Bauarbeiten an der Hardbrücke. Der Übergang für Fahrzeuge wurde gesperrt, für die Fussgängerinnen und Fussgänger entstand eine provisorische Übergangslösung. Der Gemeinde Starrkirch-Wil fiel ein Stein vom Herzen, das rund 1,2 Millionen Franken schwere Bauprojekt umsetzen zu können. Denn für die im Jahre 1972 entstandene Überführung war eine Erneuerung zwingend nötig gewesen (wir berichteten). Am 13. November wird die Brücke nun eingeweiht, sofern es zu keinen weiteren Verzögerungen kommt.

Ein Abbruch der alten Brücke war notwendig, so sieht es auch Fritz Müller. Trotz seiner Pensionierung hat er das Projekt laufend mitbegleitet. Müller war selbst 20 Jahre lang in der Baukommission der Gemeinde Starrkirch-Wil tätig. Wie er auf Anfrage sagt, sei die Brücke so vom Alter gezeichnet gewesen, dass beim Abbruch ein Tag gespart werden konnte. Die Armierungseisen seien gerostet gewesen. Daher sei eine Sanierung der Brücke schlicht unmöglich, wie Müller erklärt. «Die sich im Unterbau der Strasse befindenden Eisenstangen hätten ersetzt werden müssen, das ist bei einer so alten Brücke schlicht unmöglich», so Müller. Nur schon den Beton zu erneu-

ern, hätte keinen Sinn ergeben. Die neue Brücke ist mittlerweile fertig. In den nächsten Wochen werden gemäss Müller aber noch Anpassungen gemacht. So wurde gestern etwa der Strassenbelag neu aufgetragen. «Die Randsteine werden gesetzt, die Geländer montiert und die Trottoirs neu gezogen», zählt Müller die anstehenden Abschlussarbeiten auf. Dies geschehe alles binnen mindestens zwei Wochen. Eine der wichtigsten Änderungen: Die Trottoirs werden breiter. Deswegen werde die Überführung künftig nur noch einspurig bewahrbar sein.

Müller lobt Einwohnende der Gemeinde

Die Wiedereröffnung der Überführung findet etwas später als geplant statt. Denn aufgrund der Unwetter im Juli kam zu drei bis vier Wochen Verzögerungen im Zeitplan. Wie Müller sagt, könne man die Verzögerung wettmachen. Trotz der leichten Verspätung gab es seitens der Einwohnenden der Gemeinde keine Reklamationen. Oder wie Müller anfügt: «Soweit ich weiss jedenfalls nicht.» Alle Verkehrsteilnehmenden hätten «gut» mitgemacht und vor allem das Fussverkehrsprovisorium begrüsst.

Cyrill Pürro