

EDITORIAL

500 kg Stahl, 200 g Zink



Frohe Weihnachten!

Dass am Anfang dieses Vorwortes ein etwas verfrühter Wunsch steht, hat seinen Grund: Unser Weihnachtsverkauf, den wir letztes Jahr erstmals durchgeführt haben, hat grosses Interesse gefunden – weshalb wir ihn (bitte vornotieren!) am 23./24.11. und am 30.11./1.12.2001, jeweils von 9 bis 18.30 Uhr (Samstag bis 17 Uhr) bei uns in Mörschwil, wiederholen. Selbstverständlich wollen wir damit nicht unsere Händler konkurrenzieren. Es hat sich aber gezeigt, dass der Verkauf ab Werk geeignet ist, Rest-Exemplare oder die sogenannte «2. Wahl» mit kleinen Schönheitsfehlern unter die Leute zu bringen. Und damit ist letztlich allen Beteiligten gedient...

In diesem Sinne lade ich Sie herzlich ein, ein «Schnäppchen» zu machen. Vielleicht auch eins, mit dem Sie den Eisenbahner-Nachwuchs (sprich: Sohn, Tochter oder Götti-Kind) sozusagen auf den Geschmack bringen können: Am Weihnachtsverkauf haben Sie nämlich die Möglichkeit, aus verschiedenen HAG-Loks, HAG-Wagen und Märklin-C-Schienen ein ebenso persönliches wie preisgünstiges Einsteiger-Set zusammenzustellen. Ich freue mich auf Ihren Besuch!

Werner Gahler



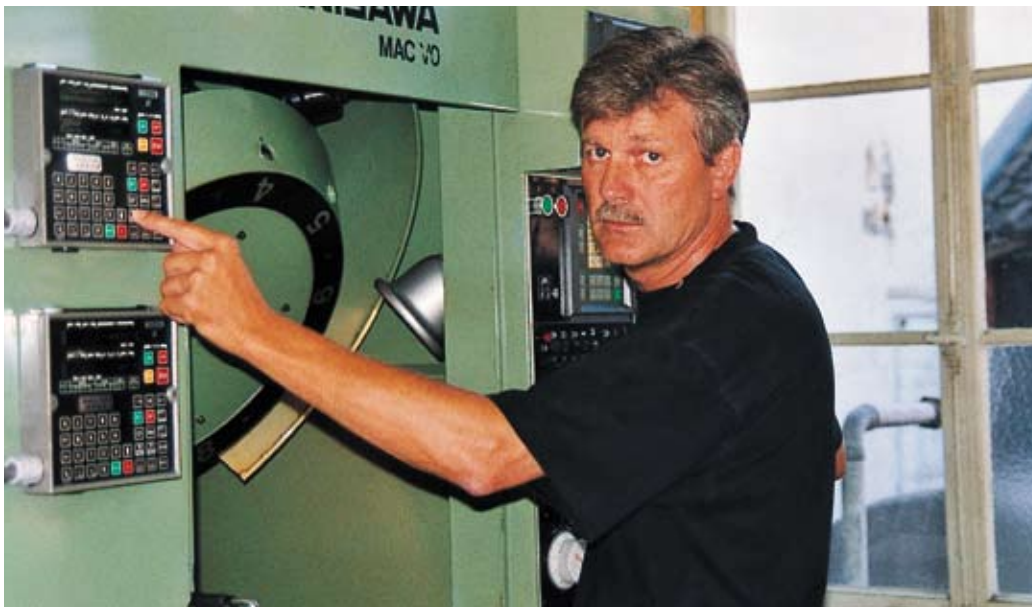
Jedesmal wenn bei der Von Roll (ehemals Bühler) in St. Gallen-Winkeln eine zwischen 420 und 440 Grad heisse Zink-Legierung mit rund 400 bis 600 bar Druck ins gut 500 kg schwere Guss-Werkzeug gepresst wird, nimmt das Gehäuse einer HAG-Lok (buchstäblich) Form an. Was so einfach scheint, ist allerdings das Resultat minutiöser Entwicklungs- und Präzisionsarbeit: Bis jedes Detail an der Gussform und damit am späteren Gehäuse perfekt stimmt, investieren Konstrukteure und Werkzeugbauer einige tausend Stunden – für ein Endprodukt, dass dann mindestens so lange Freude macht.

INHALT

| | |
|--|----|
| Seit bald 30 Jahren fürs Produktive zuständig: Ohne Harry Moos läuft gar nichts. | 2 |
| Entwicklungs-Geschichte(n): Warum die Ae 4/7 so lange auf sich warten liess. | 4 |
| So spielt selbst die Frau Gemahlin mit... | 6 |
| Was das Jahr 2002 mit sich bringt... | 8 |
| La page romande | 11 |

Harry Moos setzt sozusagen alle Hebel in Bewegung.

Harry Moos wird, weil er seit August 1973 bei uns tätig ist, die besondere Ehre zuteil, der «dienstälteste» Mitarbeiter zu sein. Als Betriebsleiter hat er wesentlich zur Entwicklung von HAG beigetragen: Produktivität und Jahresumsätze haben sich in dieser Zeit verzehnfacht.



Betriebsleiter Harry Moos: Ohne ihn würden mehr als ein paar (Zahn-)Räder still stehen.

Von der Swissair zu HAG

Nach der Lehre als Maschinenmechaniker und der Umschulung auf Flugzeugmechaniker für die Typen Coronado 990, DC-8, DC-10 und Boeing 747 («Jumbo») arbeitete Harry Moos bis 1973 bei der Swissair in der TWL (Technische Wartung für Langstreckenflugzeuge). Von da hat er wohl sein Verantwortungs- und Qualitätsbewusstsein mitgebracht. Sein Ziel war es, Bordmechaniker zu werden. Nachdem er bereits das Swissair-Technikum begonnen hatte,

liess man dann aber durchblicken, in Zukunft brauche es keine Bordmechaniker mehr. Das kam irgendwann auch Werner Gahler zu Ohren, der mit Harry Moos bereits als Schüler ab und zu Eisenbahn gespielt hatte. Und weil HAG damals dringend eine Qualitätssteigerung brauchte, hat er Harry schnell überzeugt, die Stelle zu wechseln. Sein Argument: Bei HAG könne er selbständig arbeiten, eigene Ideen verwirklichen und den Erfolg des Unternehmens direkt beeinflussen. Was

Harry Moos zuerst zwei Jahre lang als Werkzeugbauer und danach als Betriebsleiter auch getan hat:

Als Teil des Teams, das auf die Gründer folgte

Nachdem die Senioren Hugo und Alwin Gahler in den Ruhestand getreten waren, galt es, ihre Aufgaben auf vier Führungskräfte zu verteilen: Kaufmann Max Spiess betreute die Verkaufsorganisation, die Buchhaltung und das Personalwesen. Kurt Zimmermann, der ein Jahr

später dazu kam, war für Einkauf, Lagerbewirtschaftung, Arbeitsvorbereitung und Transporte zuständig. In Werner Gahlers Verantwortungsbereich fielen die Gesamtplanung, die Werbung und die Konstruktion/Entwicklung neuer Produkte. Harry Moos hatte alle Produktionsabteilungen zu führen, den Werkzeug- und Vorrichtungsbau zu organisieren und bei Neuentwicklungen mitzuwirken.

Ein Blick ins Pflichtenheft

Harry Moos betreut und koordiniert bis zu 30 Mitarbeiter/innen – und beweist dabei sein Organisationstalent: Hat ein Mitarbeiter eine Aufgabe erledigt, muss bereits eine neue Arbeit bereitstehen. Das heisst: Maschinen und Apparate sind einzurichten, Teile aus dem Lager abzurufen, die Mitarbeiter zu instruieren und zu kontrollieren.

Unser Betriebsleiter ist übrigens ein Meister darin, sein Qualitätsdenken und die Selbstkontrolle auf die Mitarbeiter/innen zu übertragen und sie in diesem Sinne zu motivieren – schon weil er selbst mit dem guten Beispiel vorangeht und nichts dem Zufall überlässt: Er sorgt dafür, dass Verschleisswerkzeuge wie Bohrer oder Drehstähle rechtzeitig beschafft und nachge-

schliffen werden, dass zu jedem Arbeitsschritt genaue Vorgaben, Ablaufpläne, Begleitkarten und schliesslich auch die Rapporte vorliegen.

Antwort auf technische Fragen

Immer häufiger gelangen Kunden mit ihren Problemen direkt an uns. Mit der Beantwortung der entsprechenden Fragen ist vor allem Harry Moos beschäftigt. Dabei kommt ihm seine Erfahrung aus der Herstellung und der Reparaturabteilung zu gute – die selbstverständlich auch in die Entwicklung neuer und in die Verbesserung alter Modelle einfließt: Harry Moos war es, der den HAG-Motor Type 88 durch eine Vielzahl

von Detailänderungen und in monatelangen Tests zu seiner heutigen Reife gebracht hat. Dank seinem kritischen Blick und seiner unermüdlichen Suche nach Perfektion sind HAG-Produkte das, was sie heute sind. Wir danken Harry Moos an dieser Stelle für seinen Einsatz und für bald 30 Jahre Firmentreue!



Höhenflug nach Feierabend...

Harry Moos ist am 17. März 1948 in Sevelen (SG) geboren und ist zwar nicht verheiratet, aber «liiert». Sein Hobby: Schon als Junge war Harry von der Fliegerei fasziniert, weshalb es ihn später auch zur Swissair zog. Richtig verwirklicht hat er seinen Traum aber erst vor acht Jahren: Er hat in Südafrika seinen Flugschein gemacht und darauf in der Schweiz die Alpen-Einweisung absolviert. Heute fliegt er seine eigene russische Jak 52 – ein ausge-

dientes, aber werküberholtes Trainingsflugzeug für Kampfpiloten. Um die in Russland registrierte Maschine (RA-44509) zu betreiben, musste Harry in Moskau zusätzlich die russische Fluglizenz erwerben und zur Akro(batik)-Einweisung antreten...

GALLERIA BAUMGARTNER:

Ein Besuch im siebten Himmel...

Unter Insidern hat es sich wohl schon lange herumgesprochen: In Mendrisio ist seit anfangs Januar 2001 eine – wohl fast weltweit – einzigartige Sammlung von Eisenbahn-Modellen und Anlagen zu besichtigen.



Foto: M. Tolini, www.trainphoto.it

Die Galleria Baumgartner an der Via Francini 24 in Mendrisio: Mehr als einen Besuch wert...



Mit seiner «Galleria» hat sich der Sammler Bruno Baumgartner einen langgehegten Traum erfüllt: Unter dem gleichen Dach sind heute 8000 Modelle ausgestellt. Sie stammen einerseits aus Baumgartners eigenen Beständen, andererseits haben zahlreiche private Sammler und vier sogenannte «Branchenpartner» Dauerleihgaben dazu beigesteuert. Zu letzteren zählt – nebst Märklin/Trix, Lemaco

und LGB – auch HAG: Eine der Vitrinen dokumentiert die Geschichte unserer HO-Modelle praktisch lückenlos. Das ist allerdings nicht der einzige Grund, warum es sich lohnt nach Mendrisio zu fahren: Dort reiht sich nämlich ein Modellbahn-Meilenstein an den andern. In den Spuren IIm, I, O, Om und HO, angefangen bei Fine-Scale-Modellen in den erwähnten Spuren über Blecheisenbahnen «aus grauer Vorzeit» und Tin-Plate-Sammlungen bis hin zu Modellen amerikanischer Eisenbahnen. Kurz: Ein Rundgang durch die Galleria Baumgartner ist ein Muss. Und ein Vergnügen, das – weil sich das Auge kaum satt sehen kann – in den meisten Fällen einiges länger dauern dürfte, als ursprünglich geplant...

Warum die Ae 4/7 so lange auf sich warten liess...

1995 hat alles angefangen – mit hochgesteckten Zielen. Sie zu erreichen, war dann schwieriger als gedacht. Weil der Teufel in ein paar Details des Originals steckte, die sich nicht so ohne Weiteres in den Massstab 1:87 übertragen lassen.



Zweimal Ae 4/7: Vorne unsere Neue, hinten das Modell von 1957.

Die Ae 4/7 als Herausforderung

Was wir uns seinerzeit für die Entwicklung ins Pflichtenheft schrieben, war ziemlich ehrgeizig: In allen Dimensionen absolut massstäblich. Gehäuse und Vorbauten, das Chassis mit Bucheli-Antrieb, die Vorläufer- und Lauf-Drehgestelle, Motorenblock und Räder ausnahmslos und wie bei HAG üblich aus massivem Zinkdruckguss. Die Fahreigenschaften, trotz heikler Achsfolge, möglichst weich, problemlos und entgleisungssicher. Klar war aber auch, dass wir die Details nur so fein ausgestalten wollten, dass die sprichwörtliche Robustheit von HAG-

Loks gewährleistet bleibt. Trotzdem sind freistehende (!) Treppen, Geländer, Frontlampen und die Tacho-Antriebsstange zwangsläufig heikle Punkte geblieben.

Studien, Pläne, Prototypen

Das Entwicklungsteam (Marcel Hintermann, Harry Moos, Werner Gahler) hat sich die Arbeit nicht einfach gemacht. Allen voran war Konstrukteur Marcel Hintermann zwei volle Jahre lang mit Studien, Prototypen-Bau und Detailplanung beschäftigt. Als Knacknuss erwies sich vor allem das Fahrgestell: Hier gab es eine ganze Reihe von Möglichkeiten, es

besser als bei unserer Ae 4/7 von 1957 zu machen. Anhand von Prototypen haben wir sie alle getestet...

Bei unserer ersten Ae 4/7 waren die vier Antriebsachsen, wie beim Original, starr ins Chassis gepackt. Obwohl auch das Modell über vier Achsen angetrieben wurde, entgleiste es in engen Radien unentwegt. Die Achsen der Neukonstruktion mussten also gegenüber dem Chassis einen gewissen Spielraum aufweisen. Trotzdem wollten wir ursprünglich alle vier Achsen antreiben. Die Laufeigenschaften eines entsprechenden, 2-motorigen Prototyps ent-

täuschten allerdings: Er lief bockig und hatte, weil die Motoren eine Art Eigendynamik entwickelten, Schwierigkeiten mit der Stromaufnahme. Die 1-motorige Version hat dann, dank 3-Punkt-Auflage, bessere Resultate gebracht. Zudem ist im Inneren der Lok mehr Platz für Elektronik geblieben.

Wer sucht, der findet

Ein Motor- und ein Lauf-Drehgestell mit je zwei Achsen: Mit dieser Lösung kamen wir dem Optimum am nächsten. Warum? Der Hauptgrund liegt in den engen Abständen der vier tragenden Achsen und den entsprechend langen Überhängen des Chassis davor und dahinter: Die Überhänge des 2-motorigen Prototyps tendierten bei Unebenheiten zum Wippen – und damit die eine oder andere Achse zum Abheben. Dazu kommt, dass die Stützfunktion der Bissel-Achse resp. des Vorläufer-Drehgestells weniger als beim (tonnenschweren!) Original zur Geltung kommt.

Fazit: Die Laufeigenschaften können schon aus physikalischen Gründen nie so problemlos sein, wie bei einer Bo-Bo-Lok (Re 4/4). Selbst beim Original war das so: Die Ae 4/7 wurde ja für eine Geschwindigkeit von höchstens 100 km/h gebaut und musste Weichen

sehr gemächlich passieren. Wer auch mit dem Modell nicht schneller fährt (100 km/h im Massstab 1:87 = 19.2 m/min. oder 32 cm/sek.), dürfte also kaum Probleme haben.

Nach dem Formenbau ein längerer Schluss-Spurt

Nachdem wir die ersten Teile aus den neuen Spritzguss-Formen erhalten hatten, konnten wir die Feinabstimmung in Angriff nehmen. Dabei zeigte sich, dass einige Lieferanten mit unseren Toleranz- und Qualitätsvorgaben Mühe hatten: War ein Fehler behoben, tauchte der nächste auf – es war zum Verzweifeln.

Das grösste Problem (Stromaufnahme!) wurde allerdings erst drei Monate vor Auslieferung gelöst. Bis zu diesem Zeitpunkt

Die Stromaufnahme als Denksport-Aufgabe.



Kopferbrechen bereitete vor allem die Gleichstrom-Version (oben): Können Sie sich vorstellen, wie schwierig es ist, an ein nur 25 g schweres Vorläufer-Drehgestell den Radschleifer so zu montieren, dass die Räder während der Fahrt nicht still stehen? Möglich war's schliesslich auf der vorderen Achse, weil das Gewicht des Gussteils nur auf diese Achse wirkt. Zudem drückt bei beiden Versionen ein Masse-Schleifer den Vorläufer auf die Schiene: Er hat die Form einer Blattfeder, stützt sich am Chassis ab und macht mit einem Zünglein gleichzeitig Kontakt – ebenfalls auf der Vorderachse.

hatten wir bereits zwei Millionen Franken investiert – in Konstruktionsarbeiten, Formen- und Werkzeugbau, in Bestandteile und tausende von Arbeits-

stunden in der Fertigung. Als endlich die ersten Loks das Haus verliessen, waren wir folglich (über)glücklich. Was übrigens, wie man hört, auch

die meisten frischgebackenen Besitzer/Innen unserer Ae 4/7 sind...

RAIL MAIL-BOX:

Briefe an HAG. Zur Ae 4/7...

Grosses Lob von Dr. W.H. Van den Dool, Rotterdam

...um Ihnen zu gratulieren zum Erscheinen und zur Auslieferung Ihrer neuen Lok SBB Ae 4/7. Dankbar bin ich und ich freue mich, dass es Ihnen und Ihren Mitarbeitern gelungen ist, Probleme zu überwinden und ein solches Qualitätsprodukt zu schaffen. Freude dass es HAG gibt!

HAG antwortet

Danke für die Lorbeeren! So oder ähnlich wie Ihr Kommentar lautete auch der Grundtenor einer ganzen Reihe von Briefen und E-Mails, die uns erreichten – wobei nicht verschwiegen sei, dass dabei

des öfteren das Thema «Licht» angesprochen wurde. Nun, dazu lässt sich nur eins sagen: Wir haben getan, was die extrem knappen Platzverhältnisse überhaupt zulassen – im Bewusstsein, dass auch das Original nicht über Halogen-Scheinwerfer verfügte. Auf jeden Fall bleiben wir am Thema dran: Wir pröbeln zur Zeit mit dem Schliff der Prismen, die das Licht vom Glühbirnchen am Lichtleiter ins Lampengehäuse umlenken.

Fast restlos zufrieden ist Rolf Kaiser, Affeltrangen

Seit kurzem bin ich Besitzer Ihres Ae 4/7 Modells und begeistert davon. Nun zu einem kleinen Schönheitsfehler: Bei

meinem Wechselstrom-Modell drehen die äusseren Achsen am Laufdrehgestell meistens nicht mit. Das stört das Bild beim Fahren. Gibt es da Abhilfe?

HAG antwortet

Wir können uns nur vorstellen, dass der Masse-Schleifer, der etwas versteckt von oben an die Räder drückt, auf der entsprechenden Achse zuviel Anpressdruck hat und so das Rad zum Stillstand bringt. Wenn sie das Laufdrehgestell demontieren, können Sie diesen Anpressdruck mit einer Pinzette regulieren.



Wenn Sie uns schreiben...

...können Sie davon ausgehen, dass wir den Brief oder das E-Mail aufmerksam lesen und Lob, Anregungen oder Kritik auch an den zuständigen Mitarbeiter weiterleiten. Leider macht es uns die ständig steigende Zahl von Zuschriften unmöglich, in jedem Fall persönlich zu antworten. Wir danken für Ihr Verständnis!

Die RailMail-Box steht allen Leser/innen offen, die uns etwas zu sagen oder zu fragen haben:
HAG Modellseisenbahnen AG
RailMail-Box, 9402 Mörschwil
E-Mail: hag@hag.ch

So spielt selbst die Frau Gemahlin mit...

Vater und Sohn sind begeisterte «Eisenbähler», für eine permanente Anlage fehlt's aber an Platz. Was nun? Familie Kern in Mörschwil hat sich auf drei Betriebswochen im Jahr geeinigt.

Einmal «Kinderzimmer» retour!

Bevor das Wohnzimmer, die Ess-Ecke und das Zimmer von Sohn Daniel zum Bahngelände umfunktioniert werden, wird jeweils zwei Stunden geplant, skizziert, diskutiert und dann ein Streckenplan erstellt, der Jahr für Jahr etwas länger wird. Kernstück ist der 4-gleisige, 5.6 m lange Bahnhof mit neun Weichen und einer Kreuzweiche. Er ist auf zwei Brettern vormontiert, die sich zusammenstecken lassen. Drei Stunden genügen, um die übrigen 80 m Geleise zu verlegen – doppelspurig den Wänden des Wohnzimmers entlang, hinter der Polstergruppe durch, ums Cheminée herum zur Kehrschleife beim Ess-Tisch und retour zum Bahnhof. Von dort führt die Strecke ins Zimmer des Juniors und in einer riesigen Kehrschleife entlang den Zimmerwänden, Möbel und Bett unterquerend, zurück zum Bahnhof.

Lange Züge auf grosser Fahrt...

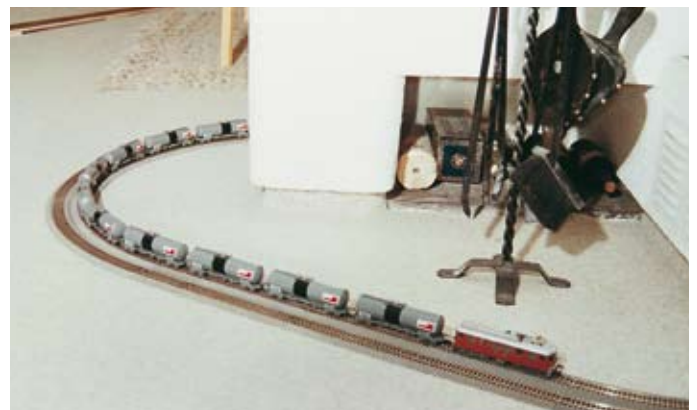
Lange Geraden, sanfte Kurven mit grossen Radien: Der beson-

dere Reiz dieser Art Anlage liegt in der Möglichkeit, wirklichkeitsgetreue, lange Züge zusammenzustellen, die bei massstäblichen 120 km/h immerhin vier Minuten unterwegs sind, bis sie die Strecke abgefahren haben. In der Regel sind vier Züge im Einsatz: Ein Zisternenzug (Ae 4/4 BLS mit 20 HAG-Esso-Kesselwagen, ein schwerer Güterzug (Re 4/4^{II}-Doppeltraktion mit 25 4-achsigen HAG-Güterwagen), der originalgetreue, 15-teilige Swiss Express und der IC (Re 460 mit 13 Personenwagen). Alternativ dazu werden der Voralpenexpress, der BT- oder Südostbahn-Pendelzug und der legendäre Rote Pfeil von HAG auf die Runde geschickt.

Als Gleismaterial haben sich die Roco-line Produkte sehr bewährt. Das breite Kunststoffbett hält die Teppichfasern vom Lokgetriebe fern. Zudem laufen die Züge äusserst leise: Selbst das Geräusch erinnert massstäblich ans Original. Die Steuerung funktioniert – weil die Anlage ja überschaubar ist und keine grossen elektrotech-



Willi Kern als «Bahnhofsvorstand»...



...und eine Ae 4/4 BLS mit 20 HAG-Esso-Kesselwagen auf der «Cheminée-Schleife».

nischen Anforderungen stellt – mit konventionellen, handbetätigten Blöcken.

Und Rosmarie Kern schaut dem Treiben wohlwollend zu.

Obwohl sie sich manchmal etwas wundert, wenn ihr Mann, der Junior und eisenbahn-

begeisterte Gäste stundenlang auf den Knien herumrutschen, kann sie gut mit der «temporären» Anlage leben – schon weil die Anlage, wenn die Zeit um ist, innert kürzester Zeit wieder im Estrich verschwindet und nicht dauernd ein ganzes Zimmer belegt.

Digital-Decoder: Positives Fazit...

Nachdem der HAG 501 Decoder seit mehr als einem Jahr im Einsatz ist, lässt sich eine erste Bilanz ziehen: Mehrere hundert Modelleisenbahner fahren inzwischen mit dem Decoder und haben damit gute Erfahrungen gemacht. Rund 10 Prozent unserer Loks werden heute mit Decoder ab Werk bestellt.

Was haben die Einführungskurse gebracht?

Eintägige Seminare in Mörschwil haben den Teilnehmern den fachgerechten Einbau und die Funktionen des Decoders nähergebracht. Jede mitgebrachte Lok verliess das Kurslokal in funktionsfähigem Zustand. Bei einzelnen Loktypen zeigten sich allerdings Probleme bezüglich Lampenspannung, isolierte/nicht-isolierte Lampenprints oder Motorisolation. Es stellte sich aber auch heraus, dass eine zwei-motorige BLS Ae 8/8

problemlos mit nur einem Decoder betrieben werden kann.

Intensiv behandelt wurde das Thema «Programmierung». Hier erwies sich die Software Digitrax PR1 (HAG 502) gegenüber dem Hand-Programmer HAG 500 als wesentlich komfortabler: Zu den Vorteilen zählen vor allem die Übersichtlichkeit und die Möglichkeit, die eingegebenen Werte im PC abzuspeichern. Selbstverständlich geben wir die Erfahrungen der Anwender ständig dem Hersteller Digitrax weiter, der sie – wenn immer möglich – in der laufenden Produktion mitberücksichtigt.

Falls Sie noch keine Gelegenheit hatten, sich von den Fähigkeiten des HAG-Decoders ein Bild zu machen, können Sie das an den einschlägigen Messen (z.B. Bern, Luzern) oder bei Ihrem Fachhändler jederzeit tun.

HAG-Reisezugwagen: Es werde Licht!

Schon seit längerer Zeit suchen wir eine Innenbeleuchtung zum nachträglichen Einbau. Ziel ist es, eine Lösung anzubieten, die ein gleichmässig auf die Wagenlänge verteiltes Licht abgibt, nicht flackert, wesentlich weniger Strom aufnimmt als herkömmliche Beleuchtungen und preislich tragbar ist.

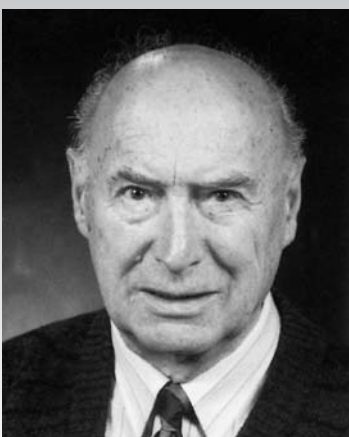
Zwei gute Ansätze ...

Elektroluminiszenz-Beleuchtung (Flüssigkristall) und Leuchtdioden-Licht – wir haben mit zwei Technologien Versuche gemacht: Beide benötigen eine Vorschalt-Elektronik, die vom Platzbedarf her im einen oder andern Fall Probleme macht, aber flackerfreien Betrieb gewährleistet. Auch der Stromverbrauch ist zufriedenstellend: Er liegt im Bereich von 25 bis 40 Milli-Ampère (mA) pro Wagen – was bei konventionellen Beleuchtungen schon ein einziges Lämpchen verbraucht.

Letztere bestehen meist aus drei bis vier Ampullen-Lämpchen, die zusammen 120 bis 160 mA verspeisen. Das macht dann bei einem Zug mit sechs Wagen rund 1 A. Dazu kommen 0.5 bis 0.6 A, die die Lok aufnimmt. Das heisst: Bereits mit zwei Zügen ist die Leistungsgrenze eines starken Trafos erreicht.

... aber der Preis!

So überzeugend die Resultate auch waren – der Preis hat uns davon abgehalten, eins der beiden Projekte zu realisieren. Im Verkauf käme eine entsprechende Beleuchtung mit den Schleifern auf 50 bis 80 Franken zu stehen. Also suchen wir weiter – nach billigeren Lösungen. Wer darauf nicht warten mag, ist übrigens mit dem Leuchtdioden-System der Firma Meyerhofer Modellbau, Maybachstrasse 11, D-73760 Ostfildern gut bedient.



Abschied von Hugo Gahler

Fast acht Jahre nach seinem Bruder Alwin ist am 7. Juni 2001 auch Hugo Gahler, Mitgründer der Firma HAG Modelleisenbahnen im Alter von 92 Jahren verstorben. Mit ihm ist einer der letzten Pioniere der Schweizer Modellbahn-Szene von uns gegangen. 1944 hat er zusammen mit seinem Bruder die Firma H. & A. Gahler Metallspielwaren gegründet. Bald wurde aus dem Familienbetrieb ein kleines Unternehmen. Bis 1957 wurden vorwiegend Spur-0-Eisenbahnen und Zubehör gebaut. Parallel dazu wurde ab 1954 auf Spur H0 umgestellt. Als einziger Schweizer Modellbahnhersteller aus der Nachkriegszeit hat HAG bis heute überlebt.

VORSCHAU:

Was das Jahr 2002 mit sich bringt...

Wer rastet, der rostet bekanntlich. Darum haben wir uns auch fürs kommende Jahr wieder einiges einfallen lassen. Unter anderem aus ganz besonderem Anlass...

In Arbeit...

...sind selbstverständlich auch der IC-2000-Wagen 1. Klasse und die S-Bahn-Lok.



Re 456 BT, Art.Nr. 186~/187=
Radio Aktuell



Re 456 BT, Art.Nr. 186~/187=
Molot



Re 465 BLS, Art.Nr. 184~/185=
Jungfrau Marathon 2002



Re 465 BLS, Art.Nr. 184~/185=
EXPO.02

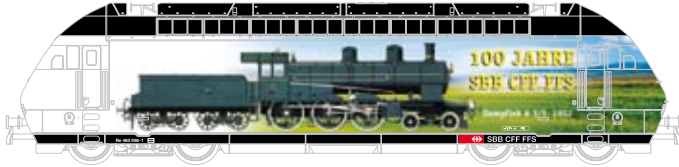


SBB Flachwagen Typ RS mit Blechcoils
Art.Nr. 346~/347=

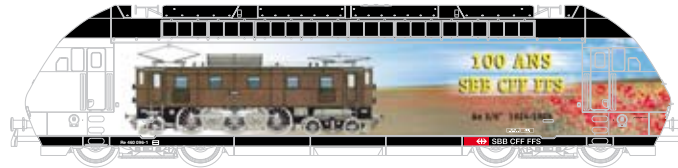
100 Jahre SBB, CFF, FFS...

1997 haben wir 150 Jahre Schweizer Bahnen gefeiert, weil 1847 die erste Linie zwischen Baden und Zürich fahrplanmässig in Betrieb genommen wurde. In den folgenden 50 Jahren entstand dann auf private Initiative eine Vielzahl von Bahnstrecken, die allerdings nur zögerlich miteinander verbunden wurden. Erst 1902 fasste man diese Privatbahnen mit der Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen zusammen. Die SBB feiert also demnächst ihr 100-jähriges Bestehen, wenn auch bescheidener als das Bahn-Jubiläum 1997. Dass HAG da nicht untätig bleibt, versteht sich von selbst: Mehr dazu auf der nächsten Seite...

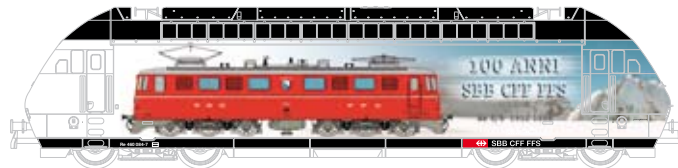
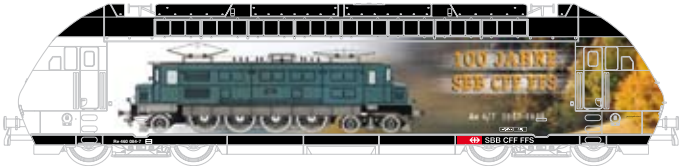
Drei Sondermodelle von HAG



Re 460 mit Dampflokom A 3/5 und Ae 3/6^{II}, Art.Nr. 060~/061= 100 Jahre SBB I



Re 460 mit Ae 4/7 und Ae 6/6, Art.Nr. 062~/063= 100 Jahre SBB II



Güterwagen «Habils» mit TEE und ICN, Art.Nr. 300~/301=



Zum 100. Geburtstag der SBB lancieren wir drei Modelle, die Eisenbahn-Geschichte lebendig werden lassen: Auf zwei Re 460, die den heutigen Stand der Technik repräsentieren, werden wir insgesamt vier Loks abbilden, die jeweils ein neues Kapitel im Lokomotivenbau schrieben und der Stolz der Schweiz waren:

- Dampflokom A 3/5, Einführung 1902, 106 t, 100 km/h, SLM
- Ae 3/6^I, Einführung 1924 bis 1926, 98 t, 100 km/h, 2000 PS, SLM
- Ae 4/7, Einführung 1927 bis 1934, 118 t, 100 km/h, 2300 PS, SLM
- Ae 6/6, Einführung 1952 bis 1966

Dazu kommt ein Habils-Güterwagen, auf dem der RAe TEE II Vier-Stromtriebkopf von 1961 und auf der andern Seite der moderne Neigezug ICN zu sehen sind. Übrigens: Für alle Modelle gilt ein echt attraktiver Jubiläumspreis. Die erste Serie dürfte entsprechend schnell ausverkauft sein. Sofort zu bestellen, lohnt sich also!

Bestelltalon

Ich reserviere

Re 460 mit Dampflokom A 3/5 und Ae 3/6^I

Art.Nr. 060~, Fr. 495.—

Dig.

Art.Nr. 061=, Fr. 495.—

Dig.

Re 460 mit Ae 4/7 und Ae 6/6

Art.Nr. 062~, Fr. 495.—

Dig.

Art.Nr. 063=, Fr. 495.—

Dig.

Güterwagen «Habils» mit TEE und ICN

Art.Nr. 300~, Fr. 85.—

Art.Nr. 301=, Fr. 85.—

Dig. = ab Werk digitalisiert + Fr. 98.—

Vorname, Name: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Datum: _____

Unterschrift: _____

Auslieferung über meinen Fachhändler:

Name: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Talon senden oder faxen an HAG-Modelleisenbahnen AG,
CH-9402 Mörschwil, Fax +41 (0)71 868 90 80

Die SBB-Lokomotiven Re 6/6



Die Re 6/6 11641 im Originalzustand mit einem Getreide-Ganzzug Frankreich–Italien via Vallorbe–Brig bei Bex am 8.11.91.

La Re 6/6 11641 à l'état d'origine remorque un train bloc de céréales France–Italie via Vallorbe–Brigue, près de Bex le 8.11.91.

Während rund 20 Jahren waren die Züge auf der Gotthardlinie die Domäne der Ae 6/6-Lokomotiven. Mit ihren 6000 PS (4300 kW) schleppten sie 650 Tonnen mit 75 km/h über die Steilrampen. Ende der 60er Jahre trat mit der Re 4/4^{III} der erste Konkurrent auf; ihr Einsatz in Doppeltraktion brachte aber unrationelle Umläufe. Deshalb erarbeiteten 1969 SLM und BBC in enger Zusammenarbeit mit den SBB Entwürfe für eine neue sechsachsige Lokomotive. Diese sollte nach Reihe R verkehren (d.h. mit 80 km/h in den 300 m-Kurven) und 800 Tonnen Anhängelast befördern. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, brauchte es 10600 PS (7850 kW) wie auch drei zweiachsige Drehgestelle, welche den Schienenverschleiss in den Kurven verringern sollten.

Vier Prototypen

1972 wurden vier Prototypen abgeliefert: die Nr. 11601 und 11602 mit geteiltem, die

Nr. 11603 und 11604 mit einteiligem Kasten, 11603 mit Luftfedern, letztere mit Schraubenfedern. Lok 11603 mit technisch einfacherer Lösung erwies sich während der Versuchszeit als betrieblich völlig zufriedenstellend und diente als Grundlage zur Bestellung von 85 Maschinen, die zwischen 1975 und 1980 in zwei Serien von 40 und 45 Exemplaren in Dienst kamen. Wie bei der Ae 6/6 wurde auch hier die schöne Tradition der Namensgebung aus der Dampflokomotive wieder aufgenommen und durch Wappen ergänzt.

Universeller Einsatz

Die Re 6/6 sind heute am Gotthard vor allem mit ihren direkten Vorgängern Re 4/4^{II} und Re 4/4^{III} in Vielfachtraktion als «Re 10/10 Pärchen» vor Güterzügen unterwegs, sind aber auch häufig solo vor Reisezügen anzutreffen. Der Grossteil der Serie war dem (ehemaligen) Kreis II und wenige Loks dem

Kreis I für die Simplonlinie zugeteilt; im Zuge der Divisionalisierung entstand eine Neuaufteilung: die Prototypen 11601-11604 und die Serienloks 11605-11613 gehören dem Personenverkehr, alle anderen dem Bereich «Cargo». In den EDV-Listen wird die Re 6/6 als Reihe Re 620 aufgeführt.

Von der ganzen Serie ist bis jetzt nur eine Lok aus dem Bestand geschieden: die 11638 «St-Triphon» wurde beim Unfall von Saxon 1990 so schwer beschädigt, dass sie zum Abbruch freigegeben wurde. Äusserlich haben die Maschinen keine grösseren Umbauten erlebt. Wie bei den Re 4/4^{II} und ^{III} wurden frontseitig die Aufstiege zu den hoch liegenden UIC-Steckdosen montiert und die runden Stirnlampen durch rechteckige Halogenscheinwerfer ersetzt. Die überwiegende Mehrheit der Loks prä-

sentiert sich heute im roten Farbkleid. Die Nr. 11655 «Cossonay» und 11665 «Ziegelbrücke» haben Namen und Wappen zugunsten der «Cargo-Hausfarbe» verloren; Nr. 11689 «Gambarogno» wirbt zurzeit für 100 Jahre Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter VSLF.

Im Massstab 1:87

Schon vor geraumer Zeit hat sich HAG dieser bekannten Lok angenommen: Zuerst erschien der Prototyp mit zweigeteiltem Kasten; später kam die Serienausführung als komplett überholtes und massstäbliches Modell der neuen Generation heraus. Bis heute sind zahlreiche Versionen mit unterschiedlichen Nummern in Grün und Rot erschienen. Wie beim Vorbild wird auch hier die enorme Zugkraft sehr geschätzt.

Text und Fotos: Marcel Broennle



Re 6/6 11661 «Gampel-Steg» im Zwischenzustand: UIC-Steckdose, Handlauf und Treppe, aber noch runde Stirnlampen, Genève-La Praille, 22.8.2000.

La 11661 «Gampel-Steg» à l'état intermédiaire: prise UIC, rambarde et escalier, mais toujours les feux ronds, Genève-La Praille, 22.8.2000.

Les locomotives CFF Re 6/6

Durant 20 ans environ, les trains du Gothard ont été la chasse gardée des locomotives Ae 6/6. Grâce à leur puissance de 6000 CV/4300 kW, ces belles machines franchissaient les fortes pentes de cette transversale à 75 km/h, en tractant 650 tonnes. Une première concurrente s'annonça avec la Re 4/4^{III} à la fin des années 60; cependant, son utilisation en double traction produisait aussi des circulations peu rationnelles. Pour cette raison, en étroite collaboration avec les CFF, les maisons SLM et BBC développèrent dès 1969 le projet d'une nouvelle locomotive à six essieux répartis sur 3 bogies afin de réduire les sollicitations du rail dans les courbes. Pour rouler en catégorie R (donc à 80 km/h dans les courbes à 300 m) et tirer 800 tonnes, il fallait une puissance de 10600 CV/7850 kW.

Quatre prototypes

Quatre prototypes furent livrés en 1972: la 11601 et 11602 à caisse articulée, la 11603 et 11604 à caisse monobloc. La 11603 était dotée d'une suspension pneumatique, la 11604 à ressorts hélicoïdaux. Aux essais, la technique moins sophistiquée de la 11603 donnait entière satisfaction et devrait alors servir de base pour la commande de 85 machines livrées entre 1975 et 1980 en deux séries de 40 et 45 exemplaires. La tradition des noms de locs pratiquée à



Der Prototyp 11601 mit geteiltem Kasten an der Spitze des EN 314 Rom–Genève via Chiasso–Rotkreuz–Bern erreicht sein Ziel, 29.5.99.

Le prototype 11601 à caisse articulée en tête de l'EN 314 Rome–Genève via Chiasso–Rotkreuz–Berne arrive à la gare terminus le 29.5.99.

l'époque vapeur et renouée avec la série Ae 6/6, fut continuée avec les Re 6/6 et complétée par la pose d'écussons.

Re 6/6: Locs universelles

En unité multiple avec leurs prédécesseurs Re 4/4^{II} et Re 4/4^{III} – formant un «couple» de Re 10/10 – elles remorquent de nombreux trains marchandises sur la ligne du Gothard, mais elles assurent également seule un bon nombre de trains voyageurs. La majeure partie de la série était donc attribuée à l'ancien arrondissement II, une petite série à celui du 1er pour la ligne du Simplon. Dans le cadre de la «divisionnalisation», les machines sont, du moins théoriquement, réparties comme suit: les nos 11601 à 11613 au trafic voyageurs (P), les nos 11614 à 11689 au trafic marchandises (G). Dans le langage informatique, elles figurent comme Re 620.

Mise à part la 11638 «St-Triphon» accidentée à Saxon et rebulée en 1990, la série est au complet. Elle n'a subi que

peu de modifications extérieures: pose d'escalier et de rambarde pour la prise UIC, remplacement des feux ronds par des phares rectangulaires. La majeure partie des Re 6/6 se présente maintenant en livrée rouge. Les locs 11655 «Cossonay» et 11665 «Ziegelbrücke» ont perdu la croix suisse, le nom et l'écusson en faveur de la livrée «Cargo»; actuellement, la 11689 «Gambarogno» porte une publicité pour les 100 ans du syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants VSLF.

A l'échelle 1:87

Il y a quelque temps déjà, la maison HAG a reproduit la Re 6/6 à l'échelle H0. Ce fut d'abord le tour des deux prototypes à caisse à deux éléments; ensuite, sous l'appellation «nouvelle génération» est sortie une belle reproduction strictement à l'échelle de la Re 6/6 à caisse monobloc de la série principale. Comme de coutume, divers numéros et versions en livrées verte et rouge ont été proposés aux modélistes qui apprécient la puissance et la robusteté de cette loc, à l'image de la réalité.

Texte et photos: Marcel Broennle



Die Re 6/6 11639 «Murten» an der Spitze des IR 1921 Genève–Milano verlässt die Rhonestadt, 24.5.99.

La Re 6/6 11639 «Morat» tracte l'IR 1921 Genève–Milan, au départ de la cité de Calvin le 24.5.99.

FAN-AUSFLUG:

Wer will mit der Ae 4/7 (aus)fahren?



Am 17. August 2001 fand in Brugg (AG) der Roll-out der historischen, frisch restaurierten Lok Ae 4/7 10927 statt. Um sie nach vierjähriger Fronarbeit zurück auf den Schienen willkommen zu heissen, hatte der Club zur Erhaltung historischer Fahrzeuge «Mikado» zu einer anderthalbstündigen Rundfahrt eingeladen. Sie führte mit zwei alten IC-Wagen vom Nostalgie-Rhein-Express, die sehr gut zur Lok passten, über Altstetten, Hard, Oerlikon und Wettingen zurück zum Depot Brugg. Unter den Gästen, zu denen Presseleute, Sponsoren, Direktionsmitglieder der SBB, Helfer und HAG-Chef Werner Gahler gehörten, war man übrigens einhellig der Meinung, HAG solle doch auch diese Version der Ae 4/7 als Serie produzieren. Kommentar unseres Chefs: «Keine schlechte Idee...» – der sogleich die zweite folgte:

Wie wär's mit einem Ae 4/7 Ausflug für HAG-Kunden?

Gedacht haben wir uns das Ganze so: Wir organisieren eine Sonderfahrt mit der restaurierten Ae 4/7 – falls es genug Interessenten gibt, die dabei sein möchten. Um das herauszufinden, haben wir unten einen Coupon abgedruckt, mit dem Sie provisorisch einen Platz reservieren können.



Ae 4/7 Ausflug: Ich/wir wäre/n gern dabei...

...informieren Sie mich/uns bitte genauer, wenn die Fahrt zustande kommt.

Vorname, Name: _____

Vorname, Name: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Talon senden oder faxen an HAG Modelleisenbahnen AG,
CH-9402 Mörschwil, Fax +41 (0)71 868 90 80

KURZ VORGESTELLT:

Zwei neue Gesichter



Claude Mentele ist seit Februar 2001 bei uns tätig und kümmert sich mit grossem Elan um den Fabrikladen und das Ersatzteilwesen. Er ist französischer Staatsbürger, 30 Jahre alt und soeben Vater einer Tochter geworden. Unter Tel. 071 868 90 88 nimmt er gerne Ihre Ersatzteilbestellungen entgegen.



Sepp Huber wirkt seit dem 1. April in der gleichen Abteilung als Einkäufer, Lagerbewirtschafter und Arbeitsvorbereiter. Er verfügt über grosse Erfahrung in der Modellbahn-Szene und kennt die HAG-Produkte bestens.

Übrigens: Unsere neuen Mitarbeiter mussten sich in kürzester Zeit mit tausenden von Teilen vertraut machen. Da sind anfängliche Wissenslücken, trotz stetiger Ausbildung, nicht ganz zu vermeiden. Wir bitten um Nachsicht und Verständnis!



HAG Modelleisenbahnen AG, Postfach, CH-9402 Mörschwil
Telefon 071 868 90 70, Telefax 071 868 90 80