

EDITORIAL

Kunst zum 100. der SBB



Das Börsen(un)wesen...

Wir haben es schon mehrfach – zuletzt von einer Ae 4/7 – zu hören bekommen: An Börsen sind fabrikneue HAG-Modelle teilweise unter dem Händlerpreis, den wir nota bene ausnahmslos anwenden, erhältlich. Wie das möglich ist, bleibt uns ein Rätsel – weil da offensichtlich irgendwer Geld drauf legt. Ob der Betreffende auf diese Art als Anbieter lange existieren kann, sei dahingestellt.

Andererseits löst sich das Rätsel mindestens zum Teil, wenn wir eine Lok, die als «Garantie-Fall» an uns eingesandt wird, öffnen und feststellen, dass vom Verkäufer zum Beispiel ein markenfremder Decoder eingebaut wurde – und zwar mit einer Löt-Technik, die jeder Beschreibung spottet. Bis jetzt haben wir solche Fälle meist «auf Kulanz» erledigt. Da sie in zunehmendem Masse auftreten, werden wir in Zukunft die Nachbesserung unkompetenter Umbauten, Digitalisierungen und Reparaturen verrechnen müssen. Fragen Sie Ihren Händler also vorher, wer die entsprechenden Arbeiten ausführt. Auf Seite 5 steht warum...

Werner Gahler



Lassen die SBB ihren 100. Geburtstag sang- und klanglos verstreichen? Lange sah's so aus – und dann gab's doch eine Überraschung: Am vorläufig einzigen Festanlass vom 20. April 2002 in Olten hat der französische Künstler «Ibara» mit dem Pinsel eine blau/gelb vorlackierte Re 460 gestaltet. Verblüffend war das Arbeitstempo, das er vorlegte: Nach rund 6 Minuten war das (Kunst-)Werk vollbracht. HAG darf es exklusiv im Massstab 1:87 kopieren und produzieren. Was wir sonst noch tun, damit das SBB-Jubiläum in guter Erinnerung bleibt, ist auf Seite 3 nachzulesen und zu sehen.

INHALT

Luciano Vasellari: Unser Mann für Fein(st)-Mechanik	2
Was gibt's Neues? In nächster Zeit mindestens 9 Modelle!	4
Aus der Schule geplaudert: Infos für HAG-Fans aus erster Hand...	6
HAG 501-20: Der neue Decoder lässt keine Wünsche offen.	7
La page romande	11

Nicht verzagen, Luciano fragen!

Luciano Vasellari hat ein ausgesprochenes Gespür – und das nötige Fingerspitzengefühl – für Feinmechanik. Dazu kommen ein offenes Ohr für die Anliegen seiner Kolleg(inn)en und ein feines Gehör. Was letzteres mit seiner Arbeit zu tun hat, ist im folgenden Portrait nachzulesen...



Luciano Vasellari am CNC-Bearbeitungszentrum und bei der Montage von Motoren.

Auf Umwegen zu HAG gekommen.

Luciano Vasellari ist in Udine, Italien geboren. Nach Abschluss der Sekundarschule folgte er seinen Eltern, die schon früher in die Schweiz übersiedelt waren, nach St.Gallen. Dort machte er die Matura und schrieb sich dann an der Universität von Venedig ein, wo er ein Studium in humanistischen Fächern begann. Um seinen Lebensunterhalt zu bestreiten, war er während der Semesterferien jeweils in verschiedensten Jobs tätig – hauptsächlich in der Schweiz. So kam er auch zu seinem ersten «Engagement» bei HAG...

Nicht in den Ferien, sondern in Venedig hat Luciano Vasellari seine Frau Gertrudis kennengelernt. Mit ihr ist er, nachdem er das Studium aufgegeben hatte, schliesslich nach St. Gallen gezogen. Jetzt wurde er bei HAG auch fest angestellt. Zu Beginn war er in der Bearbeitungsabteilung für rohe Zinkdruckgussteile beschäftigt. Weil er zudem öfters in der Stanzerei aushalf, wurde er immer vielseitiger.

Gelernt ist gelernt!

Der Umgang mit Metall und die Feinmechanik haben Luciano von Anfang an gefallen. Deshalb hat er bald einmal beschlossen, in einer Abend-

schule eine 3-jährige mechanische Ausbildung zu absolvieren. Sie hat ihm das Fachwissen für anspruchsvollere Aufgaben gebracht.

Mittlerweile ist Luciano Vasellari seit über 18 Jahren bei HAG tätig. Entsprechend gross ist seine Erfahrung in diversen Fertigungsprozessen. Er ist überall einsetzbar, springt jederzeit ein, wo gerade Not am Mann ist – in der Stanzerei, an einer Presse zum Aufpressen von Lokrädern, bei der Fertigmontage von Motoren und manchmal auch zum Umrüsten von Maschinen. Luciano ist fast im ganzen Betrieb anzutreffen und unterstützt dort seine Kol-

leginnen und Kollegen, unter denen er übrigens sozusagen als «der ruhende Pol» gilt, immer gern mit Rat und Tat.

Präzisionsarbeit als Hauptaufgabe.

Hauptsächlich bedient und bestückt Luciano Vasellari, weil es da auf absolute Zuverlässigkeit ankommt, das CNC-Bearbeitungszentrum: Hier werden die Lokomotivgehäuse mit all den kleinen Löchern versehen, die für Griffstangen, Dachisolatoren, Scheibenwischer, Lampen und Puffer benötigt werden. Für die kleinsten Löcher mit Durchmessern zwischen 0.4 und 1.2 mm setzen wir spezielle Hochfre-

quenzspindeln ein, die mit bis zu 60'000 Umdrehungen pro Minute arbeiten. Weil sie gewährleisten, dass die Schnittgeschwindigkeit optimal stimmt, brechen die Bohrer nur sehr selten: Im Durchschnitt schafft ein Bohrer rund 20'000 Löcher, bevor er ausgewechselt werden muss.

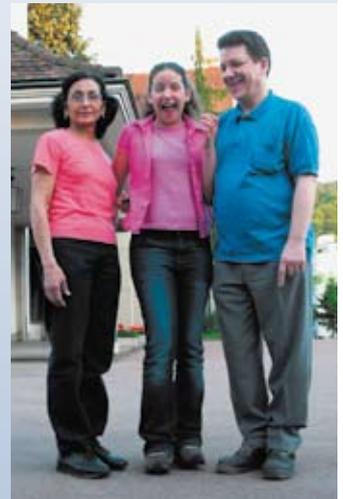
Luciano weiss (und spürt), wann's Zeit ist...

Nachlässigkeit kann sehr schnell sehr viel Geld kosten. Das folgende Beispiel zeigt, warum: Wenn bei einem Bohrer die Schnittkanten abgenutzt oder gar gebrochen sind, wird das Loch bis zu 10% grösser. Von blossen Auge ist das nicht zu erkennen. Erst viel später,

beim Montieren der entsprechenden Teile, stellt man dann fest, dass der nötige Presssitz fehlt. Stellen Sie sich nun vor, der Bediener der CNC-Maschine merkt das nicht: Eine ganze Serie von Lokgehäusen würde zu Ausschuss. Auf Luciano Vasellari ist auch in dieser Hinsicht absolut Verlass: Er macht laufend Kontrollmessungen – und zudem ist sein Gehör inzwischen so geübt, dass er hört, ob das Bohr-Geräusch (noch) stimmt.

Die Freizeit gehört seiner Familie...

Nach Feierabend fährt Luciano Vasellari mit dem Zug nach Hause – zu seiner Frau und seiner 14-jährigen Tochter Eneida. Die Familie, sagt er, sei nämlich «sein liebstes und grösstes Hobby».



Luciano Vasellari

- geboren am 10.03.1951 in Udine (Italien)
- wohnhaft in St.Gallen
- in der Firma HAG tätig seit dem 09.01.1984
- (weitere) Hobbies: Lesen, Kochen, Computer

HAG-MODELLE ZUM SBB-JUBILÄUM:

Geschichte(n) auf Rädern.

1997 haben die SBB das Jubiläum «150 Jahre Schweizer Bahnen» im grossen Stil gefeiert. Obwohl sie sich fünf Jahre später – beim eigenen 100. – eher zurückhaltend geben, ist dieses Jubiläum fast genau so bedeutend. Schliesslich haben sich 1902 die meisten der damals existierenden Privatbahnen, die per Schiene nur zum Teil miteinander verbunden waren, zu den Schweizerischen Bundesbahnen zusammengeschlossen. Erst dieser Schritt hat die Schweiz verkehrstechnisch vernetzt, die Bahn zu einem starken Unternehmen gemacht und nicht zuletzt der Wirtschaft auf die Sprünge geholfen.

HAG feiert das Jubiläum mit sechs Modellen.

Weil die SBB lange zögerten, haben wir letztes Jahr zwei Jubi-Loks nach unseren eigenen Vorstellungen kreiert – die beiden Re 460 mit den vier bahnhistorischen Lokomotiven und den vier Jahreszeiten auf ihren Flanken. Zur gleichen Produktelinie gehört der Habils-Güterwagen, auf dem der TEE und der ICN abgebildet sind. Dass wir inzwischen auch die offiziellen Jubiläumsloks der SBB und der Post herausgebracht haben, versteht sich von selbst...



SCHÖNE AUSSICHTEN:

Eine Vorschau aufs nächste Jahr...

Die Neuheiten 2002/03: Im einen oder anderen Fall wird noch ein bisschen Fleissarbeit nötig sein, bis sie wirklich bei Ihrem Fachhändler stehen – weil gut Ding' eben Weile haben will. Entsprechend gespannt dürfen Sie auf die Ergebnisse sein!

Die BLS und der 10. Jungfrau-Marathon...

Oliver Wagner aus Deutschland ist Grafiker von Beruf und begeisterter Marathon-Läufer. Als solcher zählt er den Jungfrau-Marathon, der jedes Jahr stattfindet, zu den schönsten Strecken überhaupt. Weil im September 2002 ein Jubiläum – nämlich die 10. Austragung – ansteht, hat er im Frühjahr 2000 eine BLS Re 465 Werbe-Lok entworfen. Da er kaum zu hoffen wagte, dass die Organisatoren des Marathons sein Projekt am Original verwirklichen würden, klopfte er mit der Idee bei uns an: Er wollte wenigstens eine kleine Serie von Modell-Lokomotiven als Souvenir für die Freunde des Jungfrau-Marathons herstellen lassen.

Weil uns der Entwurf sehr gut gefiel, haben wir Oliver Wagner vorgeschlagen, eine grössere Serie zu planen und das Modell allen HAG Kunden anzubieten. Ausserdem wollten wir natürlich nichts unversucht lassen. Also haben wir das Projekt den Jungfraubahnen und der BLS vorgestellt – und siehe da! Die Begeisterung war gross: Man beschloss spontan, die Original-



Entworfen von Marathon-Läufer
Oliver Wagner: Re 465 003 BLS,
Werbe-Lok «10. Jungfrau-
Marathon», Art.Nr. 184~/185=
Jungfrau

Werbelok gemeinsam zu realisieren. Und wo ein Wille ist, ist meist auch ein Weg: Die Re 465 003 (ex-«Mystery-Park») wurde frei und sofort für das Marathon-Projekt reserviert.

Nachdem die grafischen Arbeiten abgeschlossen und alles für die Umgestaltung der Re 465 003 bereit war, stellte sich Ende Juni 2002 doch noch ein Hindernis in den Weg: Weil der zeitliche Ablauf des bevorstehenden Verkaufs aller BLS Re 465 an die SBB noch unklar war, hiess es erst einmal «abwarten» – bis es schliesslich für Werbung im Hinblick auf den 10. Jungfrau-Marathon zu spät war. Erst Ende August erhielten wir dann doch die mündliche Zusage, dass die Lok 003 auf Ende 2002 realisiert werden soll. Sie wird nun aber für den Jungfrau-Marathon generell und später für die Jungfrau-Region werben.

Im Anrollen:

S-Bahn-Lok Re 450 und IC-2000-Steuerwagen.

Die Spritzguss-Werkzeuge beider Fahrzeuge sind in Arbeit und inzwischen soweit gediehen, dass wir mit der Fertigstellung vor Ende 2002 rechnen können. Mit anderen Worten: Das Signal für eine Vorstellung der Neuheiten anlässlich der Spielwarenmesse Nürnberg 2003 steht auf grün...



S-Bahn-Lok,
Art.Nr.
284~/285=



IC-2000-
Steuerwagen,
Art.Nr.
702~/703=

Beschilderung: Wie hätten Sie's denn gern?

Dem neuen Güterwagen Typ Rs mit Stahlträger-Ladung (Art.Nr. 344~/345=) werden wir vier verschiedene Schilder von Stahl-Lieferanten beilegen, die Sie wahlweise auf den Träger kleben können.



Top-aktuell!



Re 465 010 BLS, Werbe-Lok für die Expo.02, Art.Nr. 184~/185= Expo.02

Exklusiv bei HAG!



Re 460 040-9 SBB, Künstler-Lok zum Jubiläum «100 Jahre SBB», Art.Nr. 280~/281= SBB Jubi III



Re 460 013-6 SBB, Werbe-Lok «Lumimart», Art.Nr. 280~/281= Lumimart



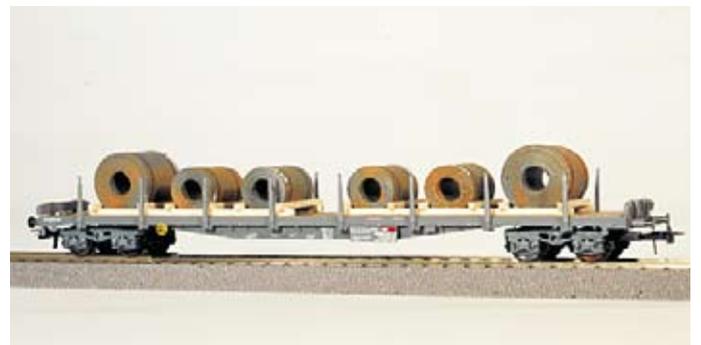
Re 460 118-3 SBB, Alptransit «Wir bauen die Zukunft», Art.Nr. 280~/281= Alptransit II



Re 421 397-1 (Re 4/4 II) mit neuer Cargo-Bemalung rot/blau, Art.Nr. 165~/166= Cargo II



Doppelstockwagen IC 2000 1. Klasse, Art.Nr. 700~/701= IC 2000 A



SBB-Flachwagen Typ Rs mit Blechcoils, Art.Nr. 346~/347=

Digitalisieren, reparieren, umbauen: Wer weiss wie?

Viele Händler arbeiten mit einem Vertrauensreparateur (meist ist's ein pensionierter Modelleisenbahner) zusammen, der Reparaturen und Umbauten für alle Marken ausführt. Die Erfahrung hat gezeigt, dass viele dieser Reparateure die markenspezifischen Eigenheiten zu wenig kennen und den Fehler oder die Lösung entsprechend lange suchen müssen – was oft unnötig hohe Rechnungen zur Folge hat. Grund genug, Ihre HAG-Lok von Anfang an zu HAG schicken zu lassen...

Antwort(en) auf häufig gestellte Fragen. Und zwei, drei Tipps.

Im Laufe eines Jahres kristallisieren sich immer wieder ein paar Dauerthemen heraus, die uns – und vor allem unsere Kunden – beschäftigen. Grund genug, nachstehend ausführlicher darauf einzugehen...

Stirnlampen der Ae 4/7: Hell- oder dunkelgrau?

Vielen unserer Kunden haben die hellgrauen Stirnlampen der Ae 4/7 missfallen. Zugegeben – uns gefallen sie ebenfalls nicht besonders. Allerdings haben die Lampen des Originals mit der Nr. 10905, das als Museumslok in Rorschach stationiert ist, genau diese Farbe. Unsere Bilder beweisen's. Leider ist es uns auch nicht möglich, die Lampen umzulackieren, weil die unteren bereits mit montiertem Glas angeliefert werden.



Unser Tipp: Ziehen Sie die Lampen heraus, stecken Sie diese auf einen Zahnstocher und bemalen Sie das Lampengehäuse oder wenigstens den Sockel mit einem feinen Pinsel dunkelgrau.

Ae 4/7 zum Zweiten: Lichtblick(e) und neue Nummer.

Als wir im Juni 2001 die ersten Exemplare auslieferten, liessen kritische Anmerkungen nicht lange auf sich warten: Bemängelt wurde hauptsächlich das nur schwach bis gar nicht sichtbare Frontlicht. Der Führerstand hingegen war (vielen) zu hell beleuchtet. Trotz der Tatsache, dass auch das Original der Ae 4/7 keine Halogen-Scheinwerfer, aber in der Tat eine relativ helle Führerstand-Beleuchtung hatte, mussten wir unseren Kunden Recht geben.

Nach mehreren Versuchen haben wir die Lösung des Problems gefunden: Die Glühbirnen wurden ins Chassis versenkt. Dazu war eine Änderung der Chassis-Gussform beziehungsweise eine Fräsoperation an bereits produzierten Teilen nötig. Gleichzeitig haben wir übrigens die Lok-Nummer auf 11007 geändert.



Wenn die Post in Containern kommt...

Die Post hat alle Container und Fahrzeuge mit weißen Balken und Werbeslogans in drei Landessprachen versehen. HAG wird die Container des Güterwagens Art.Nr. 600~/601= entsprechend gestalten. Zudem liefern wir in nächster Zeit 12 Container mit neuen Nummern aus. Bereits erschienen sind 16 Varianten. Weil jeder, der mehrere Post-Container hat, die gleiche Ausführung natürlich nur einmal haben will, veröffentlichen wir hier ihre Nummern: 83, 105, 126, 143, 162, 187, 191, 330, 431, 519, 563, 657, 711, 713, 756 und 858.



...und die Container auf dem Lastwagen.

In Zusammenarbeit mit der Firma Herpa lancieren wir einen Post-Lastwagen, der zwei weitere neue Container geladen hat. Bestellen können Sie ihn unter der Art.Nr. 531.



Die Original-Verpackung schützt vor Schäden.

Wenn Sie Ihre HAG-Lok in die Original-Verpackung legen – sei es um sie zu lagern oder um sie zur Reparatur zu schicken – empfiehlt es sich, immer den Original-Plastiksack zu verwenden. Er verhindert, dass vorstehende Kleinteile wie Scheibenwischer oder Stromabnehmer im Schaumstoff hängen bleiben und beim Herausnehmen beschädigt oder herausgerissen werden. Lok-Säcke können Sie übrigens bei uns nachbestellen.

Wie man Loks richtig verpackt:

1. Lok in den Sack legen



2. Öffnungsende und oberen Leerraum des Sacks umlegen



3. Den ausgestanzten Schaumstoff aus der Schachtel nehmen



4. Lok mit Sack auf den Schaumstoffboden der Schachtel legen und den ausgestanzten Teil darüberstülpen



5. Schaumstoffdeckel und Betriebsanleitung darauflegen und Schachtel schliessen

HAG 501-20: Das Resultat gezielter Weiterentwicklung.

Die zweite HAG-Decoder-Generation wird (Zusatz-) Wünsche erfüllen, die die erste bei Anwendern geweckt hat.



Jedem Decoder und jeder Lok, die ab Werk mit HAG 501-20 ausgerüstet wird, liegt eine ausführliche Betriebsanleitung bei.

Auf HAG-Motoren abgestimmt...

Im Gegensatz zum bisherigen Decoder HAG 501, der von Digitrax USA geliefert wurde, wird der neue von ESU Deutschland hergestellt. Er ist eigentlich mit dem bekannten «Lokpilot» identisch, aber bereits ab Lieferwerk auf HAG-Motoren abgestimmt. Es empfiehlt sich also dringend, in Zukunft für sämtliche HAG-Loks den Decoder HAG 501-20 zu verwenden!

...und mit Märklin 6021 programmierbar.

Abgesehen davon, dass wir die Funktionen des Typs 501-20 in fast allen Bereichen optimiert haben, braucht er – im Gegensatz zum Typ 501 – auch für «Motorola» (Märklin) kein besonderes Programmiergerät mehr: Er lässt sich mit der Märklin Control Unit 6021 programmieren.

Ein Decoder – vier Betriebsarten.

Der HAG-Decoder 501-20 unterstützt folgende Betriebsarten:

- Märklin-Motorola mit 14 oder 28 Fahrstufen
- NMRA (DCC) mit 14 / 28 / 128 Fahrstufen
- Analog Wechselstrombetrieb (mit Lichtwechsel)
- Analog Gleichstrombetrieb (mit Lichtwechsel)

Wichtig: Im Digitalbetrieb arbeitet der Decoder mit automatischem Lastausgleich. Voraussetzung ist ein Motor mit Permanent-Magnet. Beim nachträglichen Einbau in ältere Wechselstrom-Lokomotiven ist also der Feldspulen-Magnet durch einen Permanent-Magnet zu ersetzen.

Länger geworden: Die Liste der guten Eigenschaften.

- Multiprotokollbetrieb möglich
- Vollautomatischer, fliegender Wechsel aller 4 Betriebsarten (AC Analog, DC Analog, Motorola Digital, DCC Digital)
- Lastregelung der 3. Generation: mit 3 CV's an den Lokomotor anpassbar
- Motorschonende leise Taktfrequenz: > 15.5 kHz
- Lenz-, Märklin- und Zimo-Bremsbausteine werden unterstützt
- Automatische Erkennung der Fahrstufeneinstellung bei den meisten DCC-Systemen
- 2- oder 4-stellige Lok-Adressen

- Voll NMRA-konform
- Komfortable Änderung der Einstellung möglich: Lok muss nicht geöffnet werden
- 2 richtungsabhängige Lichtausgänge mit je 140 mA belastbar
- 2 frei verfügbare Funktionsausgänge (F1 und F2) mit je 140 mA belastbar
- Summenstrom aller 4 Ausgänge: 300 mA
- Rangiergang mit F3 schaltbar
- Deaktivieren der Beschleunigungs- und Bremszeiten mit F4
- Motorstufe: 1.1 A belastbar, Überstrom-geschützt
- Gesamtbelastbarkeit des Decoders: 1.2 A
- Grösse: 26.5 x 15.5 x 6.5 mm
- Zukunftssicherheit eingebaut: Firmware-Upgrade durch Flash-Memory möglich
- Programmierbar mit Märklin 6021 und allen DCC-konformen Programmiergeräten

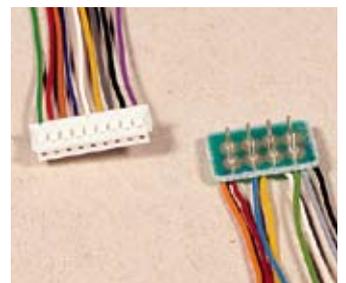
Zum Thema

«Schnittstelle»...

Wir werden immer wieder gefragt, warum wir nicht wie andere Anbieter die 8-polige Schnittstelle nach NEM 652 zwischen Decoder und Lok verwenden. Die Erklärung ist ganz einfach: Um gute Fahreigenschaften zu erreichen, muss ein Decoder auf den entsprechenden Motor abgestimmt sein. Ein Fremd-Decoder kann also in einer HAG-Maschine ohne Veränderung der Basisprogrammierung oder andere Massnah-

men nicht optimal funktionieren.

Nun unterscheidet sich aber gerade der HAG-Motor in vielen Merkmalen von Roco-, Fleischmann-, Brawa- oder Rivarossi-Motoren. Ein einheitlicher Stecker an allen Decodern täuscht eine Kompatibilität vor, die nicht vorhanden ist. Es liegt folglich weder in unserem, noch im Interesse des Anwenders, dass in HAG-Loks irgendwelche Decoder eingebaut werden. Schon der HAG-Decoder 501 war deshalb mit der genormten 9-poligen Schnittstelle nach NEM 653 ausgerüstet. Wir neigen dazu, diesen Stecker als unsere Norm beizubehalten und, entsprechende Nachfrage vorausgesetzt, allenfalls eine NEM 652/653-Übergangskupplung anzubieten. Wichtig: Im Handel sind zur Zeit keine Kupplungen mit korrekter Kabelbelegung erhältlich. Wer sie trotzdem verwendet, tut das auf eigenes Risiko.



9-polige Schnittstelle nach NEM 653 (oben) und 8-polige Schnittstelle nach NEM 652

Die Preise

Decoder einzeln	Fr. 85.—
Neue HAG-Lok mit Decoder	
Lokpreis + Fr. 85.—	
Nachträglicher Einbau,	
inkl. Decoder	Fr. 104.—

Briefe mit Lob und konstruktiver Kritik...

Kontakt-Probleme hatte die Ae 6/6 von Heinz Grünig, Wimmis

[1.] Die brünierten Räder musste ich an der Lauffläche mit feinem Schmirgeltuch abziehen, da sonst die Leitfähigkeit ungenügend ist.
 [2.] Obschon auf meiner Anlage ausnahmslos Flexgeleise verlegt wurden, gibt es beim Übergang vom Bahnhofsbereich in einen Gleiswendel einen leichten Knick, der aber von jeder anderen Lok «bewältigt» wird. Die Ae 6/6 bleibt dort regelmässig stehen, da sie nur an zwei Achsen den Strom abnimmt. Ich werde deshalb wohl weitere Achsen zur Stromabnahme beziehen müssen.

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

HAG antwortet

Zu 1.: 1990 haben wir auf Wunsch vieler Kunden brünierte Räder eingeführt. Trotz Spezialverfahren hat sich dann herausgestellt, dass die Leitfähigkeit dieser Räder besonders im Gleichstrombetrieb nicht genügt. In den meisten Fällen hilft auch das Abschleifen bis auf die Kupferschicht nicht lange, weil Kupfer an sich schlecht leitet und zudem Schmutz förmlich anzieht. Deshalb haben wir 1997 beschlossen, die Rad-Laufflächen mit einem besonders präzisen Verfahren zu vernickeln. Wir bauen diese Räder gerne auch in ältere Modelle ein (Kosten pro Laufdrehgestell Fr. 20.–, pro Motorendrehgestell Fr. 32.–).

Zu 2.: Weil bei einem Knick im Geleise am Anfang einer Steigung die mittlere von drei Achsen kurzfristig abhebt, kann nicht die fehlende Stromabnahme an dieser Achse schuld daran sein, wenn die Lok stehen bleibt. Beobachten Sie also bitte einmal, ob der Knick nicht doch so stark ist, dass die Lok

mit dem Schneeräumer auf den Schienen aufsteht!



Auf der Suche ist H. Schweingruber, Detligen

Ich besitze ein komplettes Motorchassis einer Ae 4/7 neueren Typs mit vernickelten Speichenrädern. Hiezu suche ich ein komplettes Gehäuse roh oder lackiert.

HAG antwortet

Nachdem wir seit gut einem Jahr eine völlig neue Ae 4/7 herstellen, nehmen wir an, dass es sich beim «neueren Typ» um eine Ae 4/7 der alten Generation handelt. Ihre letzte Serie wurde 1980 produziert. Gut 20 Jahre später haben wir leider praktisch keine Ersatzteile mehr am Lager, von Gehäusen ganz zu schweigen. Finden könnten Sie's allenfalls an einer Modellbahn-Börse oder per Kleininserat

in der Fachpresse. Vielleicht weiss aber auch einer unserer Leser weiter? Wenn ja, melde er sich bitte bei H. Schweingruber, Igelrain 133, 3036 Detligen.



Türkisblaue Drehgestelle?

Gibt es das bei den SBB überhaupt – und wenn ja, was bedeuten sie? Eine Frage, die uns immer wieder gestellt wird...



HAG antwortet

Als es anfangs der neunziger Jahre galt, den Cargo-Verkehr (vor allem mit Containern auf der Nord-Süd-Achse) zu beschleunigen, wurde eine Reihe von 4-achsigen Güterwagen, hauptsächlich des Typs Sgs mit Y25-Drehgestellen, auf Scheibenbremsen umgerüstet. Jetzt waren diese Wagen für Geschwindigkeiten bis 140 km/h zugelassen. Man bezeichnete sie als Sgss und lackierte ihre Drehgestelle – damit man sie bei der Zusammenstellung der Züge schon von weitem erkannte – türkisblau.



Ein (Bilder-) Rätsel...

Ende April 2002 wurde im Hauptbahnhof Rorschach ein Flachwaggon TWA 800 B der Transwaggon entdeckt und fotografiert, der Nicht-Alltägliches geladen hatte: Sechs Führerstände beziehungsweise die entsprechenden Frontteile. Auf den ersten Blick schien klar, wo sie hingehören – zum ICN. Dass dem nicht so ist, zeigte

erst ein genauer(er) Vergleich. Seither fragen wir uns, zu welchem Fahrzeug die aus Polyesterharz gefertigten Frontpartien wohl gehören. Können Sie uns weiterhelfen? Sachdienliche Hinweise bitte nicht wie üblich an die Kriminalpolizei, sondern an hag@hag.ch oder an HAG, 9402 Mörschwil.

(UM)FRAGE:

Welche hätten Sie denn gern als nächste?

Die Entwicklung eines neuen Lok-Modells bedingt Investitionen in siebenstelliger Höhe. Warum, war in früheren Rail-Mail-Ausgaben schon verschiedentlich nachzulesen. Deshalb versuchen wir natürlich, die Nachfrage abzuschätzen, bevor wir uns ans Werk machen. Wir freuen uns deshalb, wenn Sie sich an unserer Umfrage beteiligen!

Welche Modelle würden Sie kaufen, wenn...

Nummerieren Sie bitte die nachstehenden Lokomotiven und Wagen nach den Prioritäten (1 bis 4 bzw. 1 bis 5), die Sie setzen würden. Das Ergebnis der Umfrage wird dann unsere Neuheiten-Planung mitbestimmen.

Quels seront les futurs modèles de la maison HAG ? Indiquez votre priorité sur les propositions suivantes!

Lokomotiven / Locomotives



Re 482, neue Cargo-Lok / nouvelle locomotive cargo
Re 482



Rangier-Lok Ee 936, BLS, RM, Post / locomotive de manœuvre
Ee 936 BLS, RM, Poste



ICN Neigezug / train inclinable
ICN



Ce 4/4, BLS, SZU

Wagen / Voitures et wagons



EW Steuerwagen ABt, Bt, BDt (NPZ, Zugkraft Aargau) / voiture-pilote VU' ABt, Bt, BDt (NTN, Zugkraft Aargau)



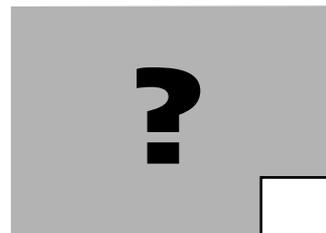
neuer Autoverladewagen der BLS / nouveau wagon transport de voitures BLS



neuer HUPAC-Wagen / nouveau wagon surbaissé HUPAC



neuer Postcontainerwagen / nouveau wagon porte-conteneurs de la poste



2-achsiger Güterwagen / wagon marchandises à 2 essieux
Typ/Type: _____

Weitere Vorschläge / Autres propositions:

Vorname, Name: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Kopieren Sie diese Seite und senden oder faxen Sie sie an
HAG Modelleisenbahnen AG, CH-9402 Mörschwil,
Fax +41 (0)71 868 90 80

Die SBB-Lokomotiven Re 450



Die S5 verbindet Rafz mit Pfäffikon SZ. 450 023 hat als Zug 18556 soeben den Viadukt von Eglisau verlassen, 1.6.1991.

La S5 du RER zurichois relie Rafz à Pfäffikon SZ. La rame poussée par la 450 023 vient de quitter le fameux viaduc d'Eglisau le 1.6.1991.

Ende 1981 befürworteten die Zürcher Stimmberechtigten eine finanzielle Beteiligung von 80% an den Gesamtkosten von 653 Mio Fr. für den Bau der 12 km langen, vorwiegend unterirdischen Verbindungsstrecke zwischen Zürich HB und Dübendorf bzw. Dietlikon. Sie legten damit den Grundstein für eine leistungsfähige Schnellbahn zur Verkehrs-entlastung in den Ballungsräumen und Verbesserungen im Nahschnellverkehr der Region. 1985 entschieden sich die SBB und die Zürcher Regierung zugunsten einer 100 m langen, lokomotivbespannten Pendelzugseinheit aus Doppelstockwagen mit Einstieg über den Drehgestellen, wobei bis zu drei derartige Einheiten zusammengestellt und rund 1200 Personen einen Sitzplatz bieten können. 1986 erhielten die SLM in Winterthur und ABB Baden den Auftrag zum Bau von 24 S-Bahn-Lokomotiven mit einer Option auf weitere 26, die 1988

eingelöst wurde. Die vierteilige S-Bahn-Einheit besteht neben der Lok Re 450 mit Gepäckabteil (ursprünglich als Re 4/4 V vorgesehen) aus zwei Doppelstock-Zwischenwagen mit 2. bzw. 1./2. Klasse (B und AB) und einem Doppelstock-Steuerwagen 2. Klasse (Bt).

Sollten bei der Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn, der ersten ihrer Art in der Schweiz, genügend Triebfahrzeuge zur Verfügung stehen, war nicht mehr an den Bau von Prototypen zu denken. Als technisches Vorbild dienten aber die zuvor von den beiden Privatbahnen BT und SZU bestellten Re 4/4 mit Umrichtertechnik. Somit waren die meisten elektrischen Baugruppen der Re 450 mit denen der Re 4/4 BT/SZU identisch. Neu zu konzipieren waren indessen Führerstand (nur 1!), Gepäckabteil und Dach, wobei sich die äussere Form derjenigen der Doppelstockwagen anzupassen hatte. Die selbst-

tragende, verwindungssteife Kastenkonstruktion wich somit durch ihr Aussehen von den bisherigen SBB-Loks ab. Der S-Bahn-Betrieb stellt besondere Bedingungen an das Rollmaterial: geringer Aussenlärm, gute Schall- und Wärmedämmung im Führerstand, wenig Unterhalt und Reinigung, geringer Aufwand beim Tausch von Bauteilen und Komponenten, hohe Zuverlässigkeit etc. Das Drehgestell samt Antrieb und Radsatzführung wurde von der erwähnten BT/SZU-Lok übernommen. Stirnseitig weist die Re 450 automatische Kupplungen der Bauart +GF+ auf.

Die Auslieferung der 1. Serie 450 000-049 erfolgte von 1989 bis 1992. Die 2. Serie von 45 Loks (450 050-094) weist anstelle der Rollband- eine Matrixanzeige auf und wurde zwischen 1992 und 1995 in Betrieb gesetzt. Die 3. Serie schliesslich, 450 095-114, wurde 1996/97 gebaut. Die insgesamt 115 Loks bzw. Zugseinheiten bewältigen den Löwenanteil des S-Bahn-

Verkehrs (siehe Tabelle) zuverlässig und effizient. Sie tragen auch Wappen und Namen der von der S-Bahn bedienten Gemeinden, wobei auch solche ausserhalb des Bereichs zu Ehren kamen, selbst einige auf ausländischem Boden (Jestetten, Lottstetten, Altenburg, die Stadt Wien und City of Osaka in Japan!). Im Zuge der Reorganisation bei den SBB wurde der Unterhalt der Loks von der HW Zürich auf das Industriewerk Yverdon übertragen.

Im Modell

Die Zwischenwagen B und AB, denen noch der Steuerwagen Typ Bt folgte, wurden schon vor einiger Zeit von Fleischmann im Längenmassstab 1:93 auf den Markt gebracht. Wie vereinbart entwickelt nun HAG dazu die Re 450 im Massstab 1:87. An der Nürnberger Messe 2003 wird das Vorserienmuster präsentiert, mit der Auslieferung darf für Herbst 2003 gerechnet werden.

Text und Photos: Marcel Broennle

Die Re 450 auf den Zürcher S-Bahn-Linien (Stand 1.7.02) La Re 450 sur le RER zurichois (état au 1.7.02)

- S2** Effretikon – Flughafen – HB – Pfäffikon SZ – Ziegelbrücke
- S3** Dietikon – HB – Effretikon – Wetzikon
- S5** Rafz – Büllach/Niederweningen – Oberratt – HB – Uster – Rapperswil – Pfäffikon SZ
- S6** Baden – Regensdorf-Watt – Oerlikon – HB – Küsnacht – Uetikon
- S7** Winterthur – Kloten – HB – Meilen – Rapperswil
- S8** Winterthur – Wallisellen – HB – Thalwil – Pfäffikon SZ
- S9** Uster – Stadelhofen – HB – Affoltern am Albis – Zug
- S12** Brugg – Turgi – Baden – Wetzikon – HB – Winterthur – Seen/Seuzach
- S14** HB – Wallisellen – Uster – Wetzikon – Hinwil (nur Sa/So; Mo-Fr RBe 540)
- S16** Effretikon – Flughafen – HB – Herrliberg-Feldmeilen
- (S1)** Zürich HB – Thalwil – Zug, mit «Mirage» 510 / RABDe 12/12

Les locomotives CFF Re 450

Fin 1981, le peuple zurichois approuva une participation cantonale de 80% aux coûts d'ensemble de 653 mio de francs pour la construction d'une ligne de 12 km depuis la gare principale de Zurich à Dübendorf et Dietlikon. Il créa ainsi la base d'un réseau express régional (RER) performant afin de diminuer le volume du trafic routier dans l'agglomération et accélérer le service de banlieue. En 1985, les CFF et le gouvernement cantonal optèrent en faveur d'une rame longue de 100 m composée d'une loc et de voitures à deux étages avec portes au-dessus des bogies, capable de circuler en UM jusqu'à 3 unités et offrant ainsi 1200 places assises. En 1986, SLM à Winterthur et ABB à Baden furent mandatées de construire un premier lot de 24 et 26 locomotives. Une rame du RER zurichois est composée de 4 éléments: la loc 450 (désignée initialement comme Re 4/4 V) avec compartiment à bagages, deux voitures intermédiaires à deux niveaux 2e et 1ère/2e (B et AB) et une voiture-pilote 2e (Bt).

La mise en service du RER zurichois, le premier de ce genre en Suisse, n'offrait pas le temps nécessaire au développement d'un prototype. Mais les constructeurs pouvaient se baser sur les expériences faites avec la Re 4/4 dotée de la technique à convertisseurs et commandée en 8 exemplaires



Tempi passati: Der Inselbahnhof Turgi wurde abgerissen und völlig umgestaltet. Die Re 450 030 mit Rollbandanzeige fährt als S12 nach Seuzach, im Hintergrund die Denkmallok «Molly», 6.9.1993.

Image du passé: la célèbre gare îlot de Turgi desservie par deux lignes a été démolie et les installations remaniées. La 450 030 avec affichage de la destination par rouleau circule comme S12 jusqu'à Seuzach, le 6.9.1993.

par les compagnies privées BT et SZU. La majorité des éléments électriques sont donc identiques alors que la cabine (une seule!), le compartiment à bagages et le toit nécessitèrent une nouvelle conception tout en mariant la forme extérieure des voitures à deux niveaux. La caisse autoporteuse et résistante aux déformations se distinguait ainsi nettement de celle des autres locs CFF. L'exploitation d'un RER impose au matériel roulant des particularités telles que réduction du bruit, bonne insonorisation et protection thermique en cabine, facilité d'entretien et de nettoyage, échange facile des composants, grande fiabilité etc. Le bogie y compris l'entraînement et le guidage des essieux est identique à celui de la Re 4/4 du BT/SZU. Les deux extrémités de la loc sont dotées d'un attelage automatique +GF+.

La livraison de la 1ère série, nos. 450 000 à 049, s'étendit de 1989 à 1992. Quant au 2e lot comprenant les locs 450 050 à 094 mises en service de 1992 à 1995, on passa de l'affichage de la destination par rouleau à l'affichage matriciel. Enfin, la 3e série fut construite entre 1996 et 1997. Les 115 locs respectivement rames assurent l'écrasante partie du RER zurichois (voir encart). Elles portent les écussons et les

noms des communes desservies, mais des localités en dehors du réseau, voire à l'étranger, sont aussi à l'honneur: les communes allemandes de Jestetten, Lottstetten, Altenburg, la ville de Vienne et celle d'Osaka au Japon! Avec la réorganisation des CFF SA, l'entretien des Re 450, jadis confié aux ateliers de Zurich, a été transféré à Yverdon.

Le modèle réduit

Les voitures intermédiaires B et AB ont été réalisées par Fleischmann à l'échelle 1:93 (s'applique uniquement à la longueur!), suivies par la voiture-pilote Bt. Comme convenu, la maison HAG développe la locomotive Re 450 strictement à l'échelle 1:87 et présentera le prototype à la Foire de Nuremberg 2003. Sa commercialisation est prévue en automne de la même année.

Texte et photos: Marcel Broennle



Nochmals der alte Bahnhof von Turgi. 450 061 mit Matrixanzeige führt diesen S12-Zug nach Seen, 20.9.1993.

Encore une image de l'ancienne gare de Turgi. La 450 061 avec affichage matriciel de la destination «Seen» assure un train de la ligne S12, le 20.9.1993.

Modellbautage Luzern: Ende einer Tradition...

Ende April 2002 hat das Verkehrshaus der Schweiz offiziell mitgeteilt, dass zwar weiterhin alle zwei Jahre eine Bahnveranstaltung durchgeführt, dabei aber künftig keine Eisenbahnmodell-Messe mehr integriert wird. Damit geht eine 25-jährige Geschichte zu Ende: Während der ersten 10 Jahre fanden die Eisenbahn-Modellbautage des Verkehrshauses alljährlich statt. Nach zwei Jahren Pause entschied man sich dann aufgrund des «Konkurrenz-Gequengels» für den Zweijahres-Rhythmus. Bei vielen Modell-eisenbahnern galt die Luzerner Messe als schönste und stimmungsvollste ihrer Art: Sie liess das Hobby «Modellbahn» wie keine andere erleben – eingebettet ins wohl lebendigste Verkehrsmuseum der Welt und auf «Tuchföhlung» mit den grossen Vorbildern.

3. Weihnachtsverkauf bei HAG!

Unsere vorweihnachtlichen Verkaufstage im Mörschwiler Fabrik-laden haben sich die letzten zwei Jahre bewährt: Zahlreiche Besucher haben das vielfältige Angebot an nicht mehr ganz aktuellen oder leicht beschädigten Artikeln genutzt und zu sensationellen Preisen zugegriffen. Die Stimmung bei Glühwein und St.Galler Bratwurst war trotz feucht-kaltem Wetter immer hervor-ragend. Darum findet der Weihnachtsverkauf auch dieses Jahr statt – und zwar am:

Freitag, 29.11.2002, 9.00 bis 18.30 Uhr
Samstag, 30.11.2002 9.00 bis 17.00 Uhr

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns besuchen!

Ausflug mit der Ae 4/7: Wer fährt mit?



Am Samstag, 23. August 2003 geht HAG mit einem Nostalgie-Zug, gezogen von der Ae 4/7 11026 des Vereins «Mikado 1244», auf grosse Fahrt: Sie beginnt um etwa 10 Uhr in der Region Basel und endet um ca. 18 Uhr am Ausgangspunkt.

Wohin die Reise geht, wollen wir noch nicht verraten. Wer sich mit untenstehendem Talon voranmeldet, wird aber frühzeitig über die Details informiert. Die Anzahl der Plätze ist begrenzt. Sie werden in der Reihenfolge der Anmeldungseingänge vergeben.

- Preis pro Person: CHF 100.–, Kinder unter 14 Jahren: CHF 50.– (Halbtaxabo ungültig!)
- Im Preis inbegriffen: ein Sandwich und ein Getränk im Zug, Museumsbesuch mit Fotohalt und Nachmittagslunch inkl. Getränk.

An diesem Tag werden Sie Gelegenheit haben, ein aktuelles HAG-Sondermodell zu einem sehr attraktiven Spezialpreis zu kaufen, der die Teilnahmegebühr von CHF 100.– mehr als aufwiegt!

Ja, ich/wir möchte/n dabei sein!

Bitte schicken Sie mir im Juni 2003 den Einzahlungsschein (CHF 100.– bzw. CHF 50.– pro Person) zur definitiven Platzreservierung.

Vorname, Name:

Geburtsdatum:

Strasse:

PLZ/Ort:

Weitere Teilnehmer/innen:

Vorname, Name:

Geburtsdatum:

Vorname, Name:

Geburtsdatum:

Talon senden oder faxen an die nebenstehende Adresse

L'excursion nostalgique avec l'Ae 4/7 11026

Le voyage qui aura lieu le 23 août 2003, partira et se terminera dans la région bâloise entre 10.00 et 18.00 h. Le prix est fixé à CHF 100.– par personne et CHF 50.– pour les enfants en dessous de 14 ans (demi-tarif non valable). Ce prix comprend 1 sandwich et une boisson dans le train, la visite d'un musée et arrêt photos, une petite collation avec boisson l'après-midi et le droit d'acquérir un modèle HAG spécial à un prix préférentiel, qui vous rembourse pratiquement vos frais de voyage. Les places sont limitées et seront attribuées dans l'ordre de réservation, ensuite de quoi vous recevrez des informations détaillées.



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