

EDITORIAL



Die Serien werden kleiner...

Bis jetzt haben wir jeweils bei der jährlichen Produktionsplanung die Bestellungseingänge an der Nürnberger Spielwarenmesse abgewartet und dann die Stückzahlen bestimmt. Das hat unter anderem dazu geführt, dass viele Modelle wesentlich später ausgeliefert wurden, als an sich möglich gewesen wäre. Aus diesem Grund haben wir nun beschlossen, bei der Jahresplanung die Auflagen anhand von Erfahrungswerten festzulegen und die Produktion vor der Spielwarenmesse zu starten.

Das hat zur Folge, dass wir im Zweifelsfall eher kleinere Serien auflegen werden – weil grössere Lagerbestände sowohl bei uns, als auch beim Fachhändler Kapital binden. Andererseits werden wir selbstverständlich auch schneller eine zweite oder dritte Serie «nachschieben», wenn die entsprechende Nachfrage besteht. Trotzdem: Es lohnt sich in Zukunft, ein angekündigtes Modell sofort beim Fachhändler zu reservieren. Sie gehören so sicher zu den ersten, die ihre «Wunsch-Lok» in Betrieb nehmen können.

Werner Gahler

Gute Reise!



Am 23. August 2003 haben wir, wie in der letzten RailMail-Ausgabe angekündigt, mit HAG-Kunden eine Nostalgiefahrt unternommen: Die Komposition, die um 09.56 Uhr mit gut 130 Fahrgästen den Bahnhof Basel verliess, bestand aus drei Schnellzugwagen von Eurovapor, einem Gepäckwagen mit eingebauter Bar und – ganz vorne – der Ae 4/7 11026 des Vereins «Mikado 1244». Exakt diese Lok ist jetzt als HAG-Modell erhältlich. Was es damit auf sich hat, schildert unser Bericht über die «Mikado»-Lok und ihre Restaurierung auf Seite 7.

I N H A L T

Svetlana Jankovic und Maja Bogdanovic: Klein(st)e Teile, grosse Geduld	2
Form und Funktion: Infos über Design und Technik von HAG-Modellen	4
Die neue HAG-Website: Lässt weder Fragen noch Wünsche offen.	6
Das Jahr 2004 bringt's: Was es Neues gibt...	8
La page romande	11

Augenmass und Fingerfertigkeit machen's möglich.

Bekanntlich sind es die kleinen, aber feinen Einzelheiten, die HAG-Modelle von andern unterscheiden. Dass sie selbst einem (Kontroll-)Blick mit der Lupe stand halten, ist nicht zuletzt das Verdienst unserer Mitarbeiterinnen Svetlana und Maja, die unsere Gehäuse bestücken.



Mit scharfem Auge und ruhiger Hand: Svetlana Jankovic (links) und ihre Tochter Maja Bogdanovic leisten Präzisionsarbeit.

Svetlana Jankovic...

...ist die Gemahlin unseres Spritzlackierers Zika Jankovic. Sie ist fast ebenso lang bei HAG tätig, wie ihr Mann – nämlich seit bald 20 Jahren. Das Ehepaar Jankovic stammt aus Serbien. Bevor Svetlana in unsere Firma eintrat, hat sie in Österreich gearbeitet. Eingestellt haben wir sie seinerzeit als Montagearbeiterin. Diese Aufgabe versteht sie heute noch. Allerdings hat sie sich – nachdem sie sich in den ersten Jahren mit nahezu allen Montagarbeiten befasste, die bei uns anfallen – mit der Zeit zur eigentlichen Spezialistin für die Bestückung von Lok-Gehäusen entwickelt.

... und Maja Bogdanovic

Sie ist die Tochter von Svetlana und hat die Schulzeit bei ihren Grosseltern in Serbien verbracht. Erst nachher ist sie zu ihren Eltern in die Schweiz gezogen und 1990 ebenfalls zu HAG gekommen. Inzwischen ist Maja verheiratet und Mutter von zwei Kindern. Seit die Kleinen da sind, arbeitet Maja nur noch vormittags.

Das Handwerk hat sie zum grossen Teil von ihrer Mutter gelernt. Heute arbeiten die beiden oft Hand in Hand am gleichen Tisch. Sie sind die schnellsten und präzisesten Bestückerinnen, die wir kennen, und als Team praktisch

unschlagbar. Unterstützt werden sie bei Bedarf übrigens von Snjezana Stricevic und ihrer Schwester Suzana Mitrovic, die wir dann bei späterer Gelegenheit einmal persönlich vorstellen.

Gehäuse bestücken?

Nichts für Ungeduldige!

Wenn die Lok-Gehäuse fertig lackiert und bedruckt sind, gilt es, sie mit Fenstern, Führständen, Puffern, Lüftergittern, Isolatoren, Dachleitungen, Handläufen, Pantographen usw. auszurüsten. Weil die entsprechenden Teile oft auf Bruchteile von Millimetern genau eingepasst werden müssen, sind eine ruhige Hand

und Fingerspitzengefühl unentbehrlich. Wer je selbst an einer Lok herumgebastelt hat, weiss warum...

Übung macht die Meisterin...

Beim Bestücken wird gesteckt, geklebt, gepresst und häufig mit der Pinzette gearbeitet. Dachisolatoren zum Beispiel werden von Hand lagerichtig im Pressstempel vorgesteckt und dann mit einer Handpresse in die Lokdächer gepresst. Anschliessend kann die Dachleitung, ein schwarzer Draht, in die Schlitze gelegt werden. Damit die Leitung fest sitzt, kneift man zum Schluss die Schlitze zu.

Kurz vorgestellt...



Svetlana Jankovic

- geboren am 22.9.55
In Petrovac/Serbien
- in der Schweiz seit 1984
- wohnhaft in Goldach
- Hobbies: Häkeln und die Kinder von Maja hüten

Maja Bogdanovic

- geboren am 26.8.74
In Petrovac/Serbien
- in der Schweiz seit 1989
- verheiratet mit Igor Bogdanovic
- Sohn Jovan (27.12.96)
- Tochter Jelena (13.02.03)
- Hobbies: Lesen und Mutter sein

Schritt(chen) für Schritt(chen).

Mit wieviel Detailarbeit der «Finish» an einer HAG-Lok verbunden ist, zeigen zwei weitere Beispiele: Um die Lüftergitter einzukleben, werden mit

einem Klebstoff-Dosiergerät klein(st)e Leimtropfen in den entsprechenden Vertiefungen des Gehäuses angebracht und die Gitter aus Kunststoff dann sorgfältig eingefügt. Mindestens

so anspruchsvoll ist die Vormontage der Führerstände – und das aus mehreren Gründen: Einerseits ist der Führerstand bei vielen Typen gleichzeitig Träger des Beleuchtungskörpers

und der Lichtabdeckung. Andererseits will auch der Lokführer auf seinem Platz angebracht sein – was Svetlana und Maja mit einem tausendfach geübten Handgriff erledigen.

RAIL-MAIL-LESER HABEN GEWÄHLT:

Der Neigezug wird bevorzugt.

Das Resultat unserer Umfrage im letzten RailMail kam nicht ganz überraschend: Die meisten Leser/innen wünschten sich als nächstes HAG-Modell den ICN-Neigezug. Details zum Umfrageergebnis zeigt die nachstehende Tabelle.

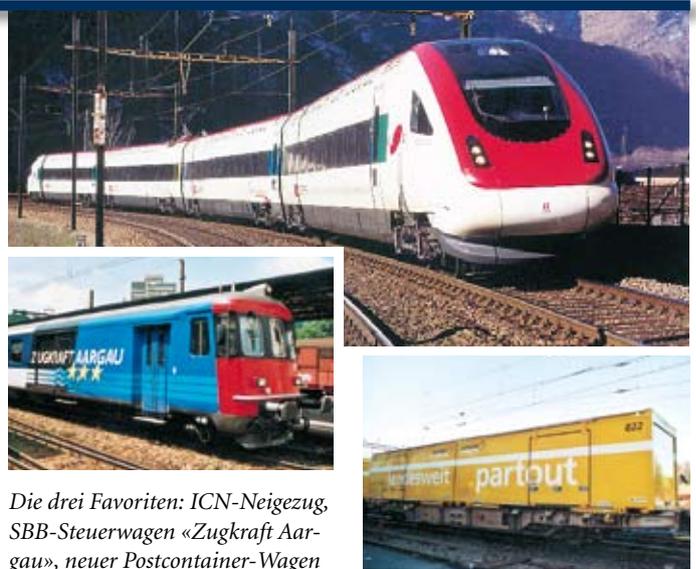
Lokomotiven: Nennungen als 1. Priorität	
105 Stimmen	Neigung ICN
78 Stimmen	BLS/SZU Ce 4/4
67 Stimmen	Rangierlok Ee 936 BLS/RM
28 Stimmen	Re 482 Cargo

Zählt man die Nennungen «1. und 2. Priorität» zusammen, bleibt die Rangliste zwar gleich, die ersten drei liegen aber mit 149, 143 und 139 Stimmen sehr nahe beieinander.

Wagen: Nennungen als 1. Priorität	
90 Stimmen	SBB-Steuerwagen, Zugkraft Aargau
62 Stimmen	Neuer Postcontainer-Wagen
56 Stimmen	Neuer BLS-Auto-Verladewagen
28 Stimmen	Neuer HUPAC-Wagen

Addiert man auch hier die 1. und 2. Prioritäten, ändert sich das Bild:

130 Stimmen	Neuer Postcontainer-Wagen
119 Stimmen	Neuer BLS-Auto-Verladewagen
115 Stimmen	SBB-Steuerwagen, Zugkraft Aargau



Die drei Favoriten: ICN-Neigezug, SBB-Steuerwagen «Zugkraft Aargau», neuer Postcontainer-Wagen

Ob und in welcher Reihenfolge wir die entsprechenden Modelle realisieren (können), ist nun eine ganz andere Frage. Die Antwort hängt unter anderem von den Faktoren «Zeitaufwand» und «Investitionskosten» ab. Letztere summieren sich bei Lok-Modellen zu einem siebenstelligen Betrag. Nachdem wir nicht zu den grössten Herstellern zählen,

müssen wir jeweils sorgfältig abwägen, wie sich der Einsatz für Entwicklung/Konstruktion und die Werkzeugkosten aufbringen und später wieder amortisieren lassen: Nur wenn diese «Gratwanderung» immer wieder gelingt, hat HAG Zukunft. Und das wiederum liegt sicher auch im Interesse all jener, die auf unsere Modelle schwören...

Für alle, die´s genau(er) wissen möchten.

Was HAG-Modelle ändern voraus haben, sind nicht zuletzt die ausgeklügelten Details – sei's in der äusseren Form oder in der technischen Funktion. Dass wir beides (weiter)pflügen, zeigen die nachstehenden Beispiele.

Kurzschlüsse beim Befahren von Weichen: Die häufigsten Ursachen.

Problem Nr. 1

(nur bei Wechselstrom)

Bei Märklin-Weichen werden die Mittelkontakte dort, wo sie eine abzweigende Schiene kreuzen, höher. Sie heben so den Mittelschleifer an, damit er nicht die Schiene touchiert, was einen Kurzschluss zur Folge hätte. Andererseits kann es vorkommen, dass der Schleifer zu stark angehoben wird und deshalb das Chassis oder die Kupplungsbefestigung der Lok berührt – sei es, weil der Mittelkontakt extrem hoch oder das Federblatt des Mittelschleifers nicht anliegend gebogen ist. Meist entsteht da, wo es zur Berührung kommt, eine kleine Brandstelle.

Abhilfe schafft das Nachbiegen des Schleiferfederblattes. Kontrollieren Sie aber auch, ob die Kupplungsbefestigungsschraube richtig angezogen ist. Bei «M»-, «K»- und Doppelkreuz-Weichen von Märklin können Sie zudem die extrem hohen Mittelkontakte etwas kürzen.

Problem Nr. 2

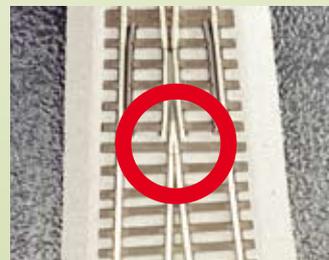
(nur bei Wechselstrom)

Bei der Ae 4/7 der neuen Generation kann ein Zahnrad hinter dem Antriebsrad – genau da, wo die Mittelkontaktreihe die abzweigende Schiene kreuzt – den nächststehenden Mittelkontakt berühren und so für einen Moment Kurzschluss verursachen.



Lösen lässt sich das Problem auf zwei Arten: Schicken oder bringen Sie Ihre Ae 4/7 unserer Service-Abteilung, die dann die Zahnräder kostenlos gegen

solche mit etwas kleinerem Kopfkreis-Durchmesser austauscht. Oder feilen Sie die Mittelleiter (meist breite Stege) auf der Schienenseite schräg ab...



Problem Nr. 3

(nur bei Gleichstrom)

HAG-Fahrzeuge mit Baujahr vor 1985 hatten Laufräder, die 0.5 mm breiter waren als die aktuellen. Auf den heutigen, filigranen 2-Leiter-Weichen können die breiteren Räder vor dem Weichenherz die näher kommende Schiene berühren. Weil diese anders gepolt ist, als die vom Rad befahrene, ist ein Kurzschluss die Folge. In solchen Fällen gibt's nur eins: Lassen Sie neue Radsätze montieren!

Kantonslok Ae 6/6:

Neue Zierstreifen.

Erinnern Sie sich ans RailMail von 1995? Damals haben wir geätzte Chromstahl-Streifen für die Ae 6/6 angeboten. Sie hatten den Nachteil, dass erst Klebstoff aufgetragen werden musste – mit dem Risiko, dabei das Gehäuse zu beschmieren und es so zu «ruinieren» statt zu verschönern. Zudem waren die geätzten Streifen mit Fr. 22.– ziemlich teuer.



Ab sofort ist eine günstigere und einfachere Alternative lieferbar: Wir haben in Frankreich einen Hersteller gefunden, der in der Lage ist, selbstklebende Alufolie in der Form der Ae 6/6-Zierstreifen zuzuschneiden. Zugegeben: Es bleibt eine knifflige Angelegenheit, die Streifen vom Trägerpapier abzulösen und sie auf der Lok exakt zu platzieren. Die Gefahr, damit das Gehäuse zu verunstalten, ist aber wesentlich kleiner als bisher. Die neuen Zierstreifen kosten Fr. 12.– und sind unter Art.Nr. 126 023-90 erhältlich.

Unsere Re 10/10:

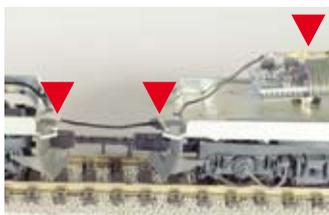
Mehr als ein Doppel-Pack!

Eine Re 10/10 besteht aus einer Re 4/4¹ und einer Re 6/6 (Re 420 und Re 620). Meist ist die Re 4/4 vorgespannt und mit einem Lokführer besetzt. Die angekoppelte Re 6/6 wird von der Re 4/4 aus ferngesteuert. So wie diese Paare am Gotthard eingesetzt werden, bieten wir sie nun als Modell an mit der Re 4/4 11182 und der Re 6/6 11685 unter der Art.Nr. 056-/057=. Beide Loks sind vollwertig motorisiert. Allerdings hat die Re 6/6 keinen Schleifer, weil sie von der Re 4/4 mit Strom versorgt wird.

Um das zu gewährleisten, musste die Phase oder der Plus-Pol von der Re 4/4 auf die Re 6/6 geführt werden. Auf die naheliegendste Lösung – eine stromführende Kupplung – haben wir nach ersten Tests aber verzichtet. Die Gründe:

- Stromführende Kupplungen sind sehr klobig.
- Ein Leiter genügt, eine 2- oder gar 4-polige Kupplung ist nicht nötig.
- Da die Loks wahrscheinlich lange Zeit zusammenbleiben, ist es nicht nötig, dass sie sich schnell trennen lassen.

Zudem liefern wir in der Wechselstrom-Ausführung beide Loks mit der Umschalt-Elektronik (in diesem Fall = Decoder). Deshalb braucht es, wie bei der Gleichstrom-Version, lediglich eine Kabelverbindung.



Entsprechend einfach haben wir das Problem «Stromversorgung» gelöst: Wenn Sie die Packung kaufen, finden Sie die Loks getrennt vor. Aus der Front der Re 4/4 ragt ein dünnes Litzenkabel mit einer Steckhülse. Entfernen Sie nun das Gehäuse der Re 6/6, indem Sie die zentrale Schraube zwischen Mittel- und Lauf-Drehgestell lösen. Dann führen Sie (siehe Bild) das Kabelende von der Re 4/4 durch den Schlitz des Schneeräumers und das kleine Loch im Boden nach oben, wo Sie es am Gegenstück der Steckhülse (über dem Decoder) einstecken. Gekuppelt werden die Loks mit dem schwarzen Verbindungsstück, das auf beiden Seiten den NEM 362-Schwalbenschwanz aufweist. Es liegt der Packung bei oder steckt bei der Re 4/4 bereits im Schaft.

Re 4/4 «Cargo» mit kurzen Front-Stangen...



Die SBB haben die Halte-Stangen unter den Frontfenstern aller «Cargo»-bemalten Re 421 (früher Re 4/4) abgeändert: Sie sind jetzt nicht mehr ums Eck geführt, sondern enden unmittelbar vor den Eckfenstern. Weil diese Loks über die Grenzen hinaus verkehren, mussten hier die EU-Vorschriften umgesetzt werden. Wir nehmen diese Modifikation bei der 2. Serie unserer Re 4/4 «Cargo» ebenfalls vor.

RAIL MAIL-BOX:

Fragen und Anregungen...

Entgleisende IC-Doppelstockwagen

ärgerten Bruno Weber, Zürich

Vor einiger Zeit habe ich fünf IC-Doppelstockwagen gekauft. Mein Händler weiss, dass ich auf Märklin-C-Geleise fahre und hat mir daher, wo nötig, die Radsätze getauscht. Doch die Fahrfreude mit der gelegten Kurzkupplung war von kurzer Dauer. Ständig entgleisten die Wagen – egal ob in einer Schleife, ob bergauf oder bergab, von Rückwärtsfahrten ganz zu schweigen. Hätte ich keine Züge mit Kurzkupplungen anderer Lieferanten, die problemlos über die ganze Anlage laufen, so hätte ich die Ursache im Geleisebau vermutet.



HAG antwortet

Bei einem telefonischen Gespräch mit Herrn Weber hat sich herausgestellt, dass er den normalen Kupplungsschaft gegen den Kinematik-Schaft ausgetauscht hatte: In seinem E-Mail bezeichnet er nämlich die der Packung beiliegenden Kinematik-Schäfte als Kurzkupplungen.

Das hat uns anfänglich etwas verwirrt, schliesslich aber das Problem gelöst: Wer Kinematik-Schäfte verwendet, sollte auch Kurzkupplungen einsetzen.



Links: Normaler Kupplungsschaft mit Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und Standard-Bügelkupplung nach NEM 360.

Rechts: Kinematik-Kupplungsschaft mit Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und 3 Kurzkupplungen von Fleischmann, Märklin und Roco (v.l.n.r.)



Genau hingeschaut

hat Beni Sieber, Altstätten

Ich habe eine Korrektur zu Ihrem Inserat im Eisenbahn-Amateur Nr. 7/03: Die abgebildete Re 4/4¹ wurde nicht ausrangiert. Als einzige Re 4/4¹ der mthb wurde die Nr. 416 628 (Ihr Modell) von der Turbo AG übernommen. Sie wird als Reserve- und Hilfslok eingesetzt. Möglicherweise bekommt sie noch einen neuen Anstrich.

HAG antwortet

Wir danken herzlich für den Hinweis – und geben gerne zu, dass auch wir nicht alles wissen (können)!

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

An unserer Website kommt jetzt keine/r mehr vorbei...

Der gute Vorsatz, unsere Website neu und attraktiver zu gestalten, war schnell gefasst – ihn umzusetzen hat dann doch mehr Arbeit gemacht, als gedacht. Wer «www.hag.ch» eintippt, wird sehen, warum.

Als Nachschlagewerk konzipiert.

Auf unserer Website ist eine Fülle von Informationen publiziert, die keine Wünsche offen lässt – und sich zudem in gedruckter Form kaum vermitteln liesse. Am schnellsten werden Sie sich darin wohl mit der Such-Funktion zurechtfinden: Sie zeigt nach Eingabe eines beliebigen Suchbegriffs – das kann auch eine Artikel-Nummer oder eine Typenbezeichnung wie Re 4/4 sein – zuverlässig den entsprechenden Inhalt an. Auf zwei, drei Menüpunkte möchten wir trotzdem besonders hinweisen:

«Produkte»:

Von 1944 bis 2004...

Die Überschrift tönt es an: In dieses Kapitel ist ein «Archiv» integriert. Unser Ziel ist es, darin Informationen über alle Modelle zugänglich zu machen, die HAG je gebaut hat. Bis die letzte Lücke gefüllt ist, dürfte es aus naheliegenden Gründen noch ein Weilchen dauern. Was wir schon geschafft haben, ist eine lückenlose Übersicht über die geplanten «Neuheiten» und alle lieferbaren Modelle.



Letztere ist in die Sparten «Lokomotiven», «Personenwagen», «Güterwagen», «Packungen» und «Ersatzteile» unterteilt. Sie dürften Modell-Eisenbahnern und Fachhändlern ebenso gute Dienste leisten, wie das «Info-Center», in dem unter anderem technische Tipps und Tricks zu finden sind.

Übers Internet bestellen?

Mit dem «Warenkorb»!

Ab sofort können Sie alle lieferbaren HAG-Modelle online einkaufen – gegen Vorausrechnung oder mit der Kreditkarte. Warum wir die Möglichkeit, direkt bei uns zu bestellen, geschaffen



Das «Archiv»: Nicht nur für Sammler interessant und reizvoll...

Menüpunkt «Produkte»: Mit einem «Klick» aufs Bild lassen sich eine Grossansicht und die modell-spezifischen Informationen abrufen.

haben? Nun: Erstens hat kaum einer unserer Händler das gesamte Sortiment am Lager. Und zweitens wird der Online-Shop,

wie erste Bestellungen bestätigen, vor allem HAG-Freunden in aller Welt erleichtern, zu ihrem Wunsch-Modell zu kommen.

3 x 15, 1 x 30 Jahre bei HAG!



In Jahr 2003 konnten gleich vier unserer Mitarbeiter/innen ein Jubiläum feiern. V.l.n.r.:

Jelka Jankovic, 15 Jahre
Rita Ritzi, 15 Jahre
Elias Dos Santos, 15 Jahre
Harry Moos, 30 Jahre

Wir danken Euch herzlich für die Treue zu HAG und freuen uns auf die gemeinsame Zukunft!



*Bilder vom Ausflug am 23. August 2003:
Der Fahrt mit der Ae 4/7 von Basel nach Laufenburg – und verschiedenen Fotohalten – folgte der Transfer mit einer Draisinen-Komposition zum Mittagessen im Museum der Draisinen-Sammlung Fricktal.*



Der Verein «Mikado» und seine Ae 4/7...

1975 wurde in Zürich der Verein «Mikado 1244» gegründet – mit dem Zweck, die imponierende französische Dampf-Lok 141 R mit der Nummer 1244 in betriebsfähigem Zustand zu erhalten. Seit 2001 besitzt er mit der Ae 4/7 11026 einen zweiten, echten Klassiker.

Die Nummer 11026 wurde am 3. Oktober 1934 an die SBB ausgeliefert und hat dann bis 1997 fast sechs Millionen Kilometer zurückgelegt. Als man bei der SBB beschloss, sämtliche Ae 4/7 aus dem Verkehr zu ziehen, hat die Firma Adtranz sie erworben und dem Verein «Mikado» den Unterhalt übertragen. Seine Mitglieder haben die Lok in 4-jähriger Fronarbeit überholt. Die 11026, als zweitletzte ihrer Reihe

hergestellt, entpuppte sich dabei als Glücksfall: Ihr mechanischer Zustand war so gut, dass sich die Restauratoren fast ausschliesslich aufs Äussere konzentrieren konnten. Und so erlebte sie – anlässlich einer Pressefahrt am 17. August 2001 – denn auch ihren zweiten Roll-out:

In alter Frische!

Dass die Lok mit viel Liebe restauriert und in den

ursprünglichen Zustand versetzt wurde, ist auf den ersten Blick zu sehen: Sogar die alten Lampen wurden wieder hergerichtet. Farblich präsentiert sich die Ae 4/7 11026 so, wie sie 1934 die SLM Winterthur verliess: Während das Chassis ein helles Grau trägt, ist der Rahmen des Bucheli-Antriebs dunkel gehalten. Die Schuhe der Indusi-Magnete wurden in Silber gestrichen. Im und um den Führerstand sind wunder-

schöne Details wie polierte Messingteile oder die rot bemalten Luftventile zu bewundern.

Kurz: Die restaurierte Ae 4/7 11026 ist eine Augenweide – was übrigens auch für unser Modell dieser Veteranin gilt. Es ist seit August 2003 unter der Art.Nr. 138~/139= MIKADO lieferbar...

ZUKUNFTS-PERSPEKTIVE(N):

In nächster Zeit rollt einiges auf Sie zu.

Wer rastet, der rostet bekanntlich. Darum arbeiten wir im Moment – wie (fast) immer – an Neuheiten, die im Laufe der kommenden Monate unsere Modell-Palette bereichern werden. Die wichtigsten stellen wir hier kurz vor...



in Produktion

Re 10/10 SBB, Art.Nr. 056~/057=



in Produktion

Die SBB Re 460 102-7 wirbt für die Tochterfirma der SBB, die das Erbe der historischen Eisenbahn-Fahrzeuge hütet. Art.Nr. 280~/281= Historic



Reservationsfrist für 1. Serie: bis Mai 04

IC 2000 AD, Doppelstöcker-Gepäckwagen, Art.Nr. 704~/705=



lieferbar

SBB Flachwagen Sgs mit 3x20 ft. Tankcontainer von Hoyer, Art.Nr. 396~/397= Hoyer



Reservationsfrist für 1. Serie: bis Mitte Oktober 03

BDe 4/4 in der Lackierung des Jugend-Zuges. Mit immensem Aufwand für Gehäuseänderungen realisieren wir eine Sonderserie dieser Triebwagen. Art.Nr. 152~/153= Jugend



lieferbar

SBB Flachwagen Rs mit Rungen, beladen mit zwei Abbruch-Lastwagen, Art.Nr. 342~/343



lieferbar

Ae 4/7 des Vereins MIKADO 1244, Art.Nr. 138~/139= MIKADO



Reservationsfrist für 1. Serie: bis Januar 04

Re 456 im neuen SOB-Look, Art.Nr. 186~/187= SOB

ALLE SIGNALE AUF GRÜN:

Freie Fahrt für IC-Steuerwagen und S-Bahn-Lok!

Jetzt dürfen Eisenbähler, die bereits die Fleischmann-Wagen dazu ins «Depot» gestellt haben, aufatmen: Im Spätherbst 2003 werden 2500 S-Bahn-Loks unsere Werkstätten in Mörschwil verlassen. Ebenso erfreulich: Bis auf wenige Exemplare sind sie – weil fix bestellt – so gut wie verkauft. Was wohl nicht nur an der Tatsache liegt, dass die S-Bahn-Lok von HAG derzeit im wahrsten Sinne des Wortes konkurrenzlos ist: Sie wird es nämlich voraussichtlich auch noch eine Weile bleiben – ganz sicher in qualitativer Hinsicht.

Ebenfalls ins Rollen gekommen ist die Produktion unseres IC-Steuerwagens Bt. Alle Teile sind bereits bei uns im Haus. Zu lösen bleibt einzig noch ein kleines Problem mit den Leiterplatten für die (spitzenmässige!) Beleuchtung. Die zweite gute Nachricht: Ein weiterer IC-Wagen, der Typ AD mit Gepäckabteil, ist in Arbeit. Die Werkzeuge nehmen bereits Form an, erste Musterteile werden im Herbst entstehen...



*«Art.Nr. 702~/703= IC 2000 Steuerwagen»
wird voraussichtlich vor Weihnachten 2003 erhältlich sein.
(Beim abgebildeten Steuerwagen ist die Bedruckung noch nicht vollständig.)*



Dem abgebildeten Modell fehlen noch Schienenräumer und Seitenfenster. Diese Teile werden zur Zeit korrigiert, sollten aber bald bei uns eintreffen. Falls nichts mehr schiefliegt, kann «Art.Nr. 284~/285= Re 450» also termingerecht ausgeliefert werden.



Zukunftsaussichten: Wir planen, zu einem späteren Zeitpunkt den ganzen Zug – mit den Wagen von Fleischmann – in einer Packung anzubieten.

**Des
Rätsels
Lösung...**



Neben dem Bild links stand im letzten RailMail die Frage, zu welchem Fahrzeug die Frontpartien wohl gehören. Die Antwort: Die abgebildeten Führerstände wurden bei der

Firma Alcan in Altenrhein hergestellt und warten hier im Bahnhof Rorschach auf ihren Abtransport nach England. Sie sind nämlich für englische Pendelzüge bestimmt.

Die SBB-Lokomotiven Re 4/4¹

Allen Eisenbahnfreunden ist die klassische Silhouette der Re 4/4¹ bekannt. Bei ihrem ersten Auftritt 1946 galt sie als Star der SBB – die erste laufachslose Maschine der Bundesbahnen als Weiterentwicklung der BLS-Ae 4/4 von 1944, deren Technik in der damaligen Eisenbahnwelt als revolutionär eingestuft wurde.

Die 1. Serie Nr. 401 bis 426 war für den Einsatz vor verpendelten Städteschnellzügen (es gab noch keine IC!) konzipiert und deshalb mit Vielfachsteuerung, Fernbedienung und elektrischer Rekupe-rationsbremse ausgestattet. Die 2. Serie Nr. 427 bis 450 besass keine solche Ausrüstung, wies dafür aber eine leicht erhöhte Leistung von 2520 statt 2480 PS auf und auch ein eleganteres Aussehen.

Zwischen 1958 und 1963 wurden alle 50 Loks in 10001 bis 10050 umnummeriert. Ihr Glanz verblasste mit dem Erscheinen der ersten «BoBo» (Re 4/4^{II}), die fortan die schwerer gewordenen Reisezüge übernahmen. Der 1. Serie wurden die Pendelzüge im Regionalverkehr anvertraut, der

2. leichte Schnellzüge und der renommierte TEE «Rheingold» auf dem Abschnitt Basel-Bern-Genf vom 30.5.65 bis 22.5.82. Dieser mit 4 bis 5 Wagen massgeschneiderte Prestigezug wurde vorerst von grünen Loks gezogen. 1972 wurde ein Spezialumlauf für die Nummern 10033, 10034, 10046 und 10050 geschaffen, welche nunmehr das elegante TEE-Kleid trugen. Auch anderswo kam die 2. Serie zu internationalen Ehren: Sie führte das Zugpaar Delsberg-Delle(-Belfort-Paris) und die Zubringerzüge Bern-Neuenburg-Pontarlier(-Frasne) zum TGV nach Paris. Mit der Inbetriebnahme der Re 460 und den dadurch frei gewordenen Typen jüngerer Datums begann 1990 der unaufhaltsame Abstieg der Re 4/4¹. Mit einigen Regionalzügen und leichten Gü-



Jahrelang vor Pendelzügen: 10025 mit Regionalzug 4319 Lausanne-Lyss bei Palézieux am 4.8.94.

Le domaine des Re 4/4¹ 1^{ère} série: train-navette régional Lausanne-Lyss avant Palézieux le 4.8.94.

terzügen verdienten sie ihr Gnadenbrot. Nicht wie ursprünglich geplant im Jahre 2005, sondern bereits im September 1997 verschwanden die letzten Exemplare vom Regeleinsatz, nicht aber von der Bildfläche. 6 Loks wurden für Übergabezüge Basel Wolf-Basel PB hergerichtet, von denen im Sommer 2003 nur noch 10030, 10032 und 10034 figurieren. Als historische Fahrzeuge wurden die 10001 (Olten) und 10044 (Rapperswil) auserkoren. Dazu entkamen 10 (!) weitere Exemplare dem Schweißbrenner: 10002, 10009, 10016 und 10039 wurden an die Classic Rail veräussert, dann an die MThB abgetreten, wo sie die EDV-Nummern 416 625-628 erhielten und v.a. für Postzüge eingesetzt wurden. Mit dem unruhlichen Ende der MThB im Dezember 2002 gelangten die drei Pendelloks nach Bodio zur Remisierung, während Nr. 10039 der neugegründeten

Turbo als Reserve dient. Die Nr. 10042 und 10046, im Besitz von Classic Rail, sind auf privaten Gleisen nicht betriebsfähig abgestellt. Vier Re 4/4¹ gelangten nach Deutschland. Die im schmucken signalroten Kleid mit Silberdach aufgearbeitete 10019 ist in Berlin in der Obhut des «Nostalgie-Express Berlin» NEB. 10006 und 10008 sind im grenznahen Haltingen abgestellt und dienen als Ersatzteilspender für die in Aufarbeitung befindliche blaue 10014. Die Re 4/4¹ darf für sich in Anspruch nehmen, die SBB-Lokserie mit der grössten Farbvariantenzahl gewesen zu sein (ausser die Werbe-Re 460): SBB-Grün, lindengrün (416), blau (409), TEE-Farben und rot. HAG hat sich schon vor vielen Jahren dieses beliebten Lok-Typs angenommen und bietet eine ganze Palette an.

Text und Fotos: Marcel Broennle



Bescheidene Aufgabe für die einstige Star-Lok 10050: Postzug Genf-Lausanne 90541 am 11.7.96.

Charge modeste pour l'ex TEE 10050 avec son train postal Genève-Lausanne 90541 le 11.7.96.

La Re 4/4¹ des CFF

Quel amateur du rail ne connaît pas la silhouette classique des locomotives du type Re 4/4? En 1946, lors de l'apparition de la première machine, elle était appréciée comme le nec plus ultra des CFF, la première loc à bogies et sans essieux porteurs, sur le modèle de l'Ae 4/4 du BLS de 1944 qui était considérée en son temps comme une révolution dans le monde ferroviaire.

La première série, N° 401 à 426, était conçue pour les trains-navette intervalles et équipée de la conduite multiple, de la commande à distance et du frein électrique de récupération. Pour la 2^e série, N° 427 à 450, on renonça à cet équipement au profit d'une puissance augmentée de 2480 CV à 2520 CV. Sans les portes frontales, cette série présentait un aspect extérieur bien différent leur conférant le surnom d'«Elna» ou de «baignoire».

Entre 1958 et 1963, toute la série fut renumérotée 10001 à 10050. Dans les années 60, avec l'apparition des premières «BoBo» (Re 4/4^{II}), les Re 4/4^I perdaient leur titre de noblesse. Les trains étaient devenus trop lourds. Les Re 4/4^I 10001 à 10026 furent alors déplacées pour assurer les trains-navettes régionaux. La série 10027 à 10050 se voyait confier les trains directs légers et un train de prestige, le TEE «Rheingold» sur le tronçon Bâle-Berne-Genève du 30.5.65 au 22.5.82. Les premières années, différentes locs de la série assuraient le parcours de cette rame «sur mesure» à 4 ou 5 voitures. En 1972 fut introduit un roulement spécial pour les 4 locomotives 10033, 10034, 10046 et 10050 arborant dorénavant la resplendissante livrée TEE. Parmi les autres trains internationaux tractés par les Re 4/4^I, citons encore le Delémont-



Noch im Rangiereinsatz: 10034 mit modernem FS-Material vor der Überfuhr nach Basel PB, 25.9.2000.

Dernier sursaut en service de manoeuvre: la 10034 amène une rame FS à la gare CFF de Bâle le 25.9.2000.



Historische 10001 auf Pressefahrt mit Dr4 25 und As 2801 in Schmitten, 20.2.2002.

Sélectionnée comme loc historique, la 10001 en voyage de presse à Schmitten le 20.2.2002

Delle(-Belfort-Paris) et le Berne-Neuchâtel-Pontarlier(-Frasne) en correspondance avec le TGV pour Paris. Vers 1990, hormis ces prestations, toute la série était reléguée aux tâches secondaires de trains régionaux et marchandises légers. L'introduction des Re 460, libérant d'autres locs, sonna le glas de nos Re 4/4^I. La série fut retirée en septembre 1997 au lieu

de l'année 2005. Dépourvues du système de sécurité ZUB et de la radio de bord, usées par le service régional, surtout au Gothard, pour lequel elles ne furent pas conçues, ces locs ont connu une fin abrupte. En été 2003, il ne reste que les 3 locs 10030, 10032 et 10034 affectées au dépôt de Bâle pour la remonte des trains-voyageurs de Bâle-Wolf à la gare

principale. Deux exemplaires ont été retenus comme locs historiques: la 10001 stationnée à Olten, et la 10044 à Rapperswil. 10 (!) autres machines ont également échappées au chalumeau: les 10002, 10009, 10016 et 10039 ont été vendues à Classic Rail, cédées ensuite au Mittelthurgaubahn, renumérotées 416 625 à 628 et essentiellement utilisées pour des trains postaux. Avec la disparition du MThB à fin 2002, les trois machines de la 1^{ère} série ont été transférées à Bodio, la 416 628 ex 10039 a été mutée à la réserve de la nouvelle compagnie Turbo. Les 10042 et 10046 de Classic Rail sont garées et hors état de marche. Enfin, 4 Re 4/4^I ont trouvé le chemin de l'Allemagne. La 10019, dans sa belle livrée rouge vermeil avec toit argentée est stationnée à Berlin pour le compte du «Nostalgie-Express Berlin» NEB. Les 10006 et 10008 sont garées à Haltingen près de Bâle et servent de pièces de rechange pour la 10014 bleue en cours de restauration. Les Re 4/4^I peuvent se targuer d'avoir été la série avec la plus grande variété de livrées (sans compter les locs publicitaires Re 460): vert standard, vert clair (416), bleu (409), TEE et rouge. Et la maison HAG tient à votre disposition toute la gamme à l'échelle HO.

Texte et photos: Marcel Broennle

EXKLUSIV:

Mit dem TEE ins Tessin. Und zurück.

Der Erfolg unseres Ausflugs mit der Ae 4/7 hat uns zu neuen Taten angespornt: Für den 5. Juni 2004 planen wir die nächste Leser-Reise. Mit dem restaurierten RAe TEE II und seinen Erst-Klass-Wagen...

Die Fahrt wird ab St. Gallen via Zürich über den Gotthard nach Bodio im Tessin führen. Dort besichtigen wir die Baustelle «Süd» des Alptransit-Basistunnels, bevor uns der gleiche Zug wieder zurück bringt. Geplant ist zudem ein Zwischenhalt in Erstfeld mit Besuch des Lokomotiv-Museums. Im Preis von Fr. 200.– bzw. 100.– für Kinder unter 14 Jahren sind die Fahrt 1. Klasse, alle Besichtigungen und ein Kaffee/Gipfeli inbegriffen. Unterwegs können Sie sich auf eigene Kosten im Speisewagen verpflegen – die Mövenpick-Bordküche wird fürs leibliche Wohl besorgt sein.



Wenn Sie die Reise interessiert...

...bitten wir Sie, den untenstehenden Talon so rasch wie möglich einzuschicken. Ihre Anmeldung ist provisorisch und

völlig unverbindlich: Die Reise findet nur bei entsprechendem Interesse statt. Kommt sie zustande, werden wir Ihnen die Unterlagen für die definitive Anmeldung zustellen.

L'excursion nostalgique avec le TEE

Pour nos lecteurs, nous prévoyons, le 5 juin 2004, une sortie nostalgique avec le RAe TEE II, restauré en voitures 1^{ère} classe. Le voyage est prévu au départ de St Gall, via Zürich par le Gotthard jusqu'à Bodio au Tessin. Sur place, visite du chantier Alptransit sud du tunnel de base. Retour avec le TEE, arrêt à Erstfeld et visite du musée des locomotives. Le prix de 200.–, respectivement de 100.– pour les enfants en dessous de 14 ans, comprend: le voyage 1^{ère} classe, toutes les visites, ainsi qu'un café et croissant. Vous avez la possibilité de vous restaurer, à vos frais, à la voiture-restaurant. La cuisine Mövenpick assurera votre bien être personnel!

Si le voyage vous intéresse...

...nous vous prions de nous retourner le talon ci-dessous, dûment rempli, au plus vite. Votre inscription est provisoire et ne vous engage en rien. Le voyage ne se déroulera qu'en cas de participation suffisante. Dans ce cas, nous vous enverrons la documentation pour votre inscription définitive.

Ja, ich/wir möchte/n dabei sein!

Informieren Sie mich/uns bitte über die Details, wenn die Reise zustande kommt.

Name: _____ Geburtsdatum: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Weitere Teilnehmer/innen:

Name: _____ Geburtsdatum: _____

Name: _____ Geburtsdatum: _____

Talon senden oder faxen an die nebenstehende Adresse



HAG-Weihnachtsverkauf: Der vierte!

HAG-Modelle aus Restposten oder mit klein(st)en Mängeln zu Tiefpreisen, dazu Glühwein und eine St.Galler Bratwurst. Wir heissen Sie herzlich willkommen am Weihnachtsverkauf bei uns in Mörschwil!

**Freitag: 28.11.2003
09.00 - 18.30 Uhr**

**Samstag: 29.11.2003
09.00 - 17.00 Uhr**



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