

EDITORIAL

2 x 60 Jahre!



Wieviel ist die Liebe zum Detail wert?

Sehen Sie sich mal – möglichst mit der Lupe – das filigrane Wappen von Volketswil auf unserer S-Bahn-Lok an: Es wurde in 5 Farben und ebenso vielen Arbeitsgängen gedruckt. In unserem Werk in Mörschwil/Schweiz. Ist das – zu einer Zeit, in der unsere Mitbewerber in Ost-Europa oder gar China produzieren – betriebswirtschaftlich noch vertretbar?

Eigentlich nicht. Nun gelten aber unsere Modelle als ausgesprochen robust und langlebig: Betreiber von Modellanlagen wissen es zu schätzen, dass HAG-Loks im Dauereinsatz einfach am längsten durchhalten und – weil Ersatzteile über Jahrzehnte verfügbar bleiben – auch nach 20 Jahren noch repariert werden können. Und so soll es bleiben – zumal sich abzeichnet, dass der Markt für unsere «Nischen-Produkte» stabiler ist, als der Markt für reine Spielzeuge. Deshalb werden wir uns und unseren Kunden treu bleiben – obwohl sich etwas weniger Präzision, der Griff zu kostengünstigeren Materialien oder die Produktion in Billiglohnländern aus buchhalterischer Sicht durchaus auszahlen würden.

Werner Gahler



Es ist kaum zu glauben: Seit unserem 50-Jahr-Jubiläum, als übrigens auch das erste RailMail erschien, ist bereits wieder ein ganzes Jahrzehnt ins Land gegangen. Wir hätten den runden Geburtstag wohl kaum an die grosse Glocke gehängt, wenn nicht gleichzeitig die Ae 415 der BLS ebenfalls ihren Sechzigsten gefeiert hätte. Und dieses «Zusammentreffen» wollten dann weder HAG noch BLS ungenutzt verstreichen lassen. Was schliesslich – ausser dem oben abgebildeten Modell – daraus geworden ist, erfahren Sie auf Seite 7.

I N H A L T

| | |
|--|----|
| Rosmarie Traber: Unser «Mädchen» für (fast) alles | 2 |
| Fragen und Antworten: Wissenswertes über HAG-Modelle | 4 |
| TEE-Ausflug: Wegen grosser Nachfrage gleich zwei Mal | 6 |
| Neuheiten: Eine Vorschau | 8 |
| La page romande | 11 |



Unser «Mädchen» für (fast) alles.

Hunderte von Arbeitsgängen – und nach wie vor viel Hand-Werk – sind nötig, bis ein HAG-Modell nach minutöser Endkontrolle verpackt und ausgeliefert werden kann. Möglich ist das alles nur, weil die meisten unserer Mitarbeiter/innen ausgesprochen vielseitig begabt sind. Stellvertretend für sie stellen wir hier Rosmarie Traber näher vor...



Was Rosmarie Traber anpackt, macht sie richtig: Sei's in der Spedition ...



...oder an der Bohrmaschine.

1974 ist Rosmarie Traber – drei Jahre vor ihrem Mann – bei HAG eingetreten. Während Charly Traber bis zu seiner schweren Krankheit und seinem tragischen Tod 1987 nahezu ausschließlich in der technischen Endkontrolle und der Reparaturabteilung arbeitete, war Rosmarie in fast allen Bereichen unserer Produktion tätig: Sie hat rohe Gussteile bearbeitet, Anker gewickelt, Gewinde geschnitten, genietet, gelötet, montiert, gestanzt und geprägt. Kurz: Ihr Erfahrungsspektrum deckt die ganze Palette ab – bis hin zum Verpacken der fertigen Produkte.

Sie kann es nicht lassen!

Rosmarie Traber war in all den Jahren keine Arbeit zu schwer oder zu schmutzig. Sie hat stets angepackt, was gerade zu tun war, und dabei nie ihre gute Laune verloren. Obwohl sie eigentlich seit 1997 pensioniert wäre, ist sie uns als wertvolle Teilzeitarbeiterin erhalten geblieben. Das wissen wir nicht zuletzt zu schätzen, weil sie unsere Lokomotiven und Wagen sozusagen bis ins kleinste Detail kennt.

Im wahrsten Sinne des Wortes speditiv...

Heute ist Rosmarie Traber für die Spedition verantwortlich.

Zwei- bis dreimal pro Woche ist sie im Hause und stellt die bestellten Artikel, anhand der Rechnungen, für jede Lieferadresse zu Stapeln zusammen.

Dann wird das Ganze verpackt – und zwar blitzschnell: Rosmarie hat nämlich ein verblüffendes Gespür dafür, welche Normschachtel exakt zur Grösse des Stapels passt und wie man die Ware am platzsparendsten im jeweiligen Karton unterbringt. Zudem weiss sie genau, wie die verbleibenden Hohlräume mit Füllmaterial gestopft werden müssen, damit beim Transport keine Schäden entstehen.

...und produktiv wie eh und je.

Wenn Not am Mann beziehungsweise der Frau ist, können wir Rosmarie Traber jederzeit auch in der Produktion einsetzen. Das war zum Beispiel im Sommer 2004 der Fall, als die Giesserei 20'000 Motorenblocks anlieferte, die es anschliessend in zwei Durchgängen mit einer speziellen Mehrspindel-Bohrmaschine zu bohren galt.

Und hier war Rosmaries Fingerspitzengefühl gefragt: Die Löcher, in die später die Lager für das Getriebe gepresst werden, müssen sehr präzise sein. Darum verwenden wir dafür

Rosmarie Traber: Ein (Kurz-)Portrait...



Rosmarie Traber auf Wanderschaft und mit ihren Enkeln.

Geburtsjahr

Will sie nicht verraten, auf jeden Fall ist sie für ihr Alter ganz schön fit. Geburtstag hat sie am 12. März.

Wohnort

Sie lebt seit ihrer Geburt in der Stadt St.Gallen und ist in einer Schreinerfamilie aufgewachsen.

Hobbies

Am liebsten vertreibt sie sich ihre (Frei-)Zeit mit lesen und wandern.

Mehrspindel-Bohrköpfe und Hartmetallbohrer. Rosmarie hatte nun die Aufgabe, jeden Motorenblock exakt in der Aufnahme zu platzieren, bevor sie die Schutzvorrichtung schloss

und den automatischen Ablauf startete. Nach jedem Arbeitsgang musste sie zudem die Aufnahme mit einer Druckluftpistole sorgfältig von allen Spänen befreien, damit das nächste Teil

wieder präzise aufliegt. Das unangenehmste an der ganzen Arbeit waren aber wohl die unvermeidlichen Spritzer des Kühlmittels: Obwohl Rosmarie eine Gummischürze trug, die

einigermaßen davor schützte, roch sie abends jeweils doch ziemlich nach Petroleum – und ging deshalb vor dem «Ausgang» erst mal unter die Dusche.

MITARBEITER-JUBILÄEN:

Total 165 Jahre HAG-Erfahrung!

Gleich neun unserer rund 30 Mitarbeiter/innen zählen 2004 zu den Jubilaren. Wir sind stolz auf die überdurchschnittliche Treue zur Firma, gratulieren allen und danken für die gute (Zusammen-)Arbeit!

Unsere Jubilare (von links oben nach rechts unten):

*Kurt Zimmermann, 30 Jahre; Snjezana Stricevich, 10 Jahre
Luciano Vasellari, 20 Jahre; Rosmarie Traber, 30 Jahre
Lijubo Gadzic, 15 Jahre; Ursula Wolfer, 15 Jahre
Hanspeter Alther, 5 Jahre; Svetlana Jankovic, 20 Jahre
Zivorad Jankovic, 20 Jahre*



Technische Tipps und Tricks aus erster Hand.

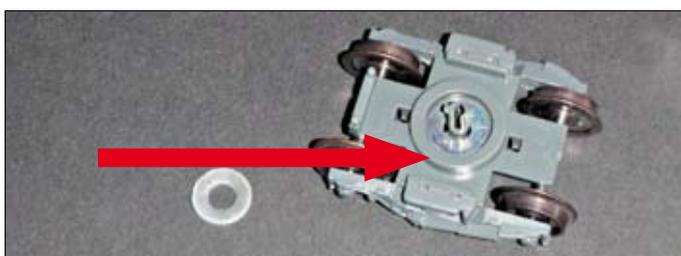
Wie bei jedem Hobby können auch bei der Modell-Eisenbahn kleine Unzulänglichkeiten den Spass an der Sache trüben. Meist lässt sich das Problem(chen) allerdings mit wenig Aufwand aus der Welt schaffen. Nachstehend ein paar Beispiele...

Der IC-2000-Wagen von HAG auf M-Geleisen von Märklin.

Hansjörg Rüfenacht aus Riehen (BL) hat uns darauf aufmerksam gemacht, dass unsere IC-Doppelstöcker beim Durchfahren von Weichen und Bogenweichen der M-Geleise mit den Weichenlaternen kollidieren. Die Lösung hat er verdankenswerterweise gleich mitgeliefert: Es genügt nämlich, pro Drehgestell eine Unterlagsscheibe zu montieren.



1. Man besorge sich im «Do it yourself»-Handel eine Schachtel Unterlagsscheiben für M4-Schrauben ($\varnothing 9 \times \varnothing 4.2 \times 1$ bis 1.2 mm Dicke), ziehe die Drehgestelle heraus und lege die Scheiben über den Zentralzapfen.



2. Bei dieser Gelegenheit empfiehlt es sich auch, die Kupplungsschäfte gegen Kinematik-Schäfte auszutauschen. Zusammen mit Kurzkupplungen (siehe nächstes Thema!) gibt es damit weniger Probleme im Schiebetrieb.

3. Werden jetzt die Drehgestelle wieder montiert, ist der Wagenkasten um genau soviel höher gelegt, dass er über die Weichenlaternen hinweggleitet.

Leider funktioniert das nur bei M-Geleisen mit kleinen Laternen. Bei älteren aus den Fünfzigerjahren (!) mit grossen Laternen ist der Fall hoffnungslos.

Auf Kurzkupplung umrüst

Generell empfehlen wir die Kurzkupplung von Fleischmann: Sie ist kompakt und hängt nicht gleich bei jeder Unebenheit der Schienen von selbst aus. Grundsätzlich eignen sich aber auch die Kurzkupplungen von Märklin und Roco, die wir im RailMail Nr. 10 vorgestellt haben.

Allerdings stellen wir immer wieder fest, dass der Begriff «Kurzkupplung» falsch verstanden wird: Wer die Wagen wirklich Balg an Balg kuppeln will, muss nicht nur die Bügelkupplung gegen eine Kurzkupplung, sondern auch die Kupplungsschäfte gegen Kinematik-Schäfte austauschen. Letztere liegen jeder HAG-Packung bei. Wie sich die verschiedenen Kupplungskombinationen auf die Wagenabstände auswirken, zeigen die Bilder 1 bis 4.

Nur bei den Varianten 1, 3 und 4 wird der Schaft in die Richtung der befahrenen Kurve gezwungen, wobei nur Variante 1 und 4 wirklich kurz gekuppelt sind.



1. Kinematik-Schaft und Fleischmann-Kurzkupplung



2. Kinematik- oder Normal-Schaft und Bügelkupplung



3. Normal-Schaft und Fleischmann-Kurzkupplung



4. Kinematik-Schaft und HAG-Starr-Kupplung

Antworten auf Anfragen unserer Leser...

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

Unzählige Briefe und E-Mails gehen täglich bei uns ein. Selbstverständlich werden sie alle gelesen und sämtliche Wünsche oder Anregungen zur Kenntnis genommen. Persönlich beantworten können wir aber, beim besten Willen, nur die wichtigsten. Und solche, die – wie die nachstehenden – von allgemeinem Interesse sind.

en...

Was gut gekuppelt ist, entgleist nicht.

Bei Verwendung von Bügelkupplungen können die zusammengehängten Schäfte beim Schieben einknicken, was fast unweigerlich zur Entgleisung führt. Nur Kurzkupplungen bilden eine starre Verbindung, die nicht einknicken kann.



Das gilt auch für die oben abgebildete HAG-Starrkupplung (Art. Nr. 532), die zudem den exakt richtigen Abstand zwischen zwei Fahrzeugen gewährleistet. Sie lässt sich bei allen Modellen mit einem Kupplungsschacht nach NEM 362 einsetzen und eignet sich vor allem für Züge oder Loks (Doppeltraktion!), die längere Zeit zusammengeschlossen bleiben.

Über die Fenster der IC-Wagen

beklagten sich Jan und Marcel Peschka

Inzwischen sind 3 Fenster rausgefallen, 2 davon schon öfter, und lassen sich nicht mehr gut einsetzen. Haben Sie dafür Ersatz? Am besten 5 (auf Vorrat) und Tipps für die Befestigung? Auch beim 702 (Steuerwagen) ist bereits ein Fenster herausgefallen!



HAG antwortet

Wir kennen das Problem. Für von aussen eingesetzte Einzelfenster haben wir uns in der Konstruktionsphase aus zwei Gründen entschieden: Einerseits liess sich so ein Spalt zwischen Glas und Wagenkasten vermeiden, andererseits erübrigt sich damit die Herstellung eines eigenen Fenstersatzes für jeden Wagentyp. Nun, man lernt immer wieder dazu. Bis wir eine bessere Lösung finden (wir arbeiten dran!), können wir Ihnen immerhin kostenlose Ersatzfenster anbieten. Damit sie später nicht wieder herausfallen, sichern Sie sie am besten von innen mit einem Tropfen Leim. Aber bitte keinen Schnellkleber verwenden, da die Fenster sonst weiss werden!

Die S-Bahn-Lok als «Dummy»

wünscht sich Urs Weber aus Gränichen

HAG-Loks zeichnen sich bekanntlich durch enorme Zugkraft aus. Mit den vorbildgetreu drei Wagen des S-Bahn-Zuges ist die Lok demzufolge unterfordert. Wie wäre es, wenn Sie die Lok zusätzlich als motorlosen Dummy anbieten? So könnte eine Zwei- oder Dreifach-Komposition wie beim Original gebildet werden. Auch preislich dürfte diese Version für die Kunden interessant sein.



HAG antwortet

Eigentlich schienen uns Dummies bisher kaum sinnvoll, weil sie wegen des Metallgehäuses zu schwer sind. Im Falle der S-Bahn haben Sie aber völlig recht: Die Lok könnte einen zweiten Zug mit Dummy gut bewältigen. Darum werden wir im Jahr 2005 eine Zugpackung mit Dummy-Lok herausbringen. Doch machen Sie sich bitte keine Illusionen bezüglich des Preises! Der kostenintensivste Teil einer Lok ist nämlich nicht das Innenleben, sondern das Gehäuse mit seiner aufwändigen mehrfarbigen-Lackierung und den Aufdrucken.

Hitzeschäden an der Zieltafelbeleuchtung der S-Bahn-Lok

meldete Martin Lutz, Chur

Leider musste ich feststellen, dass der Glühlampenhalter der Zieltafel-Beleuchtung über dem Führerstand nach kurzer Zeit thermisch schon arg gelitten hat. Der Kunststoff hat bereits Schmelzspuren von der Wärme der Glühlampe. Warum HAG hier nicht LED's einbaut, ist mir unverständlich.



HAG antwortet

Ihr «Fall» ist nicht der einzige: Tatsächlich verformt die Abwärme der Lampen den Lichtleiter und die Lichtabdeckung. Obwohl das die Beleuchtung kaum beeinträchtigt und der «Schönheitsfehler» von aussen nicht zu sehen ist, klären wir ab, ob sich das Problem mit einer LED oder hitzebeständigem Kunststoff lösen lässt.

Überigens lässt sich die Zielbahnhof-Beleuchtung der S-Bahn-Lok auch beim Fleischmann-Steuerwagen einsetzen. Wir werden das schwarze Kästchen mit dem glasklaren Licht-Verteilkörper und der Lampe, das auf die Rückwand des Führerstandes gesteckt wird, demnächst als Ersatzteil anbieten.

Mit dem TEE und gut 160 HAG-Fans zu AlpTransit...

Einen Tag lang mit Gleichgesinnten fachsimpeln und dabei die Gotthard-Strecke vom noblen TEE-Triebzug aus geniessen: Modellbahnherz, was willst Du mehr? Die Extrafahrt der Firma HAG vom 22. August 2004 entsprach genau diesen (Wunsch-)Vorstellungen.

Ein ganz herzliches

Dankeschön!

Im Falle der Kundenfahrt II/2004 von HAG haben es sich gleich mehrere verdient.

Und zwar:

- die Fans des in Mörschwil/SG ansässigen Unternehmens: Sie ermöglichten mit ihren zahlreichen Buchungen sowohl die letztjährige Kundenfahrt mit der Ae 4/7 11026, als auch die am 5. Juni 2004 durchgeführte Reise mit dem TEE. Und dank ihnen war auch der dritte Extrazug, der sich am 22. August 2004 in Bewegung setzte, vollständig besetzt.
- Werner Gahler, Chef der Firma HAG: Mit den erwähnten drei Extrafahrten bot er seinen Kunden die Möglichkeit, persönlich und ungezwungen Erfahrungen auszutauschen.
- SBB Historic, die Stiftung Historisches Erbe der SBB und ihr Vierstrom-TEE: Pünktlich und bequem brachte der RAe 1053 die ihm anvertraute Reiseschar ins Tessin und auch wieder zurück. Zudem ermöglichte ein Zwischenhalt in Erstfeld, wo der legendäre Triebzug direkt ins Depot



rollte (!), die Besichtigung mancher Fahrzeug-Raritäten, zum Beispiel der mächtigen, fotogen im Freien aufgestellten Gotthard-Doppel-Lokomotive Ae 8/14 11801.

- RailAway, der Veranstalter der Reise, und seine kompetente Crew
- Mövenpick, das Gastronomie-Unternehmen, samt seinem unermüdlichen Team an Bord des sechsteiligen Triebzuges
- AlpTransit, der Betreiber der NEAT-Baustelle in Pollegio/Bodio, und das engagierte Begleitpersonal. Bedauerlich ist lediglich, dass das Unternehmen die Besucher nicht

in den Tunnel einfahren liess – offenbar ist dies jeweils lediglich am «Tag der offenen Tür», unter Einhaltung zahlreicher Sicherheitsmassnahmen, machbar.

Exklusive Sondermodelle

Weil die SBB-Haltestelle Pollegio nur noch auf dem östlichen Gleis über ein längeres Perron verfügt, musste der TEE RAe 1053 sowohl den Stopp zum Ausstei-



Foto: Christian Zellweger

Fast wie damals: Im auferstandenen Trans Europ Express lässt es sich wieder ins Tessin reisen. Neu ist hingegen die Route übers Freiamt!

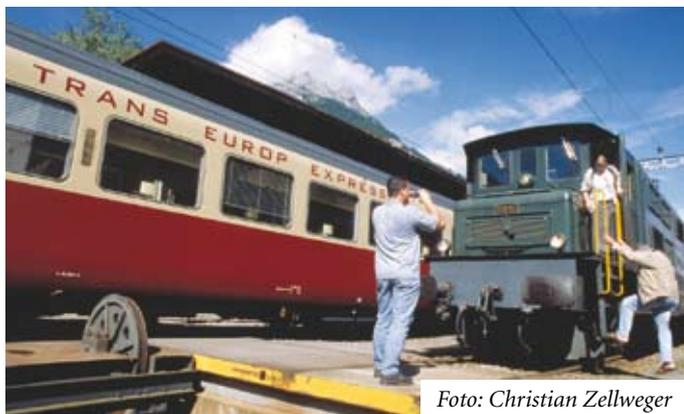


Foto: Christian Zellweger

Im TEE ins Depot Erstfeld zur Gotthard-Doppellok Ae 8/14 11801: Die HAG-Sonderfahrt vom 22. August 2004 machte genau dies möglich.

gen, als auch den einige Stunden später erfolgenden Halt zum Einsteigen hier einlegen. Am Nachmittag verkehrte der Zug deshalb von Biasca bis Bodio auf dem «falschen», also auf dem rechten Schienenstrang. Während der Heimreise bestand daraufhin die Möglich-

keit, zwei HAG-Sondermodelle zu erwerben:

- die rote Re 6/6 mit dem Wappen von Bodio
- der vierachsige Flachrespektive Rungenwagen vom Typ Rs, der dem Anlass entsprechend mit zwei aus dem AlpTransit-Tunnel stammenden

Gotthard-Granitblöcken beladen ist. Beide Fahrzeugvarianten wurden exklusiv für die diesjährigen HAG-TEE-Fahrten produziert und sind im Fachhandel nicht erhältlich. Eingang finden sie hingegen in die Auflistung von Stefan Unholz, dem Sammler und Chro-

nisten für HAG-Produkte der Spurweite H0. Wer Näheres über die Unholz'sche Arbeit wissen möchte, wird unter folgender Adresse fündig: <http://homepage.hispeed.ch/unholz>

Text: Christian Zellweger



Foto: Christian Zellweger

Hier werden dereinst die Züge ins schwarze Loch tauchen oder wieder ans Tageslicht stossen: Südportal des Gotthard-Basistunnels in Pollegio.

29. MAI 2004:

Modell und Original treffen sich in Zweisimmen.

Der eigentliche Grund, warum der Anlass zustande kam, war das 100-Jahr-Jubiläum der Montreux - Oberland Bernois Bahn (MOB): Die BLS brachte die Festgäste der MOB nämlich mit einem Sonderzug von Spiez nach Zweisimmen.

Gezogen wurde der «Golden Pass Express» von der 60-jährigen Ae 415 251. Das wiederum gab der BLS und HAG Gelegenheit, Original und Modell gleichzeitig einem breiten Pub-



So, wie die Ae 415 251 im Bahnhof Zweisimmen stand, wird sie bis zu ihrer Stilllegung unterwegs sein.

likum vorzustellen. Und siehe da: Das Interesse war gross!

Produktion auf Bestellung...

Modell-Eisenbahner/innen, die sich eine Ae 415 251 in der Jubiläumsausführung sichern möchten, müssen sich beeilen: Die Grösse der Serie, die wir im Spätherbst 2004 auflegen, wird sich nach der Zahl der eingegangenen Reservationen richten.

Bestellen können Sie Ihr persönliches Exemplar beim Fachhandel oder über www.hag.ch (Art.Nr. 182~/183= 60 Jahre).

Was in nächster Zeit auf Sie zu(g)kommt...

Nachstehend stellen wir kurz vor, was wir an Neuheiten demnächst realisieren oder zumindest fix geplant haben. Dass wir dabei auch die Details pflegen, zeigen die ersten beiden Beispiele:



Re 421 Cargo mit verkürzter Frontstange

Bei allen Re 421, die für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland vorgesehen sind, wurden die Frontstangen verkürzt. Sie laufen jetzt nicht mehr ums Eck, sondern enden noch vor den Eckfenstern.

Wie obiges Bild zeigt, haben wir diese Änderung auch am neuesten HAG-Modell, der Re 421 377-3, vorgenommen. Der Packung liegt zudem ein breiteres Schleifstück für einen der zwei verschiedenen Pantografen bei, das ebenfalls dem aktuellen Vorbild entspricht und, wenn erwünscht, montiert werden kann.

Innenbeleuchtung für die IC-2000-Doppelstöcker

18 LED's pro Wagen, die lediglich 31 mA aufnehmen, mit 6 Volt bereits voll leuchten und dank Kondensatoren beim Befahren von Weichen nicht flackern: Endlich ist sie erhältlich – die universelle Beleuchtung zu den IC-2000 Wagen. Die Bezeichnung «univer-



sell» verdient sie, weil sie in alle

Wagen – ob digital, Gleich- oder Wechselstrom – eingebaut werden kann: Man wählt einfach die separat lieferbaren Schleifersätze in Gleich- oder Wechselstrom dazu. Für den Steuerwagen und den Gepäckwagen lässt sich die obere Leiterplatte entsprechend kürzen. Es ist aber auch möglich, die Wagen elektrisch zu verbinden, statt jeden mit Schleifern auszurüsten.



Lieferbar ab Dezember 2004

S-Bahn-Zugskomposition, Art.Nr. 054~/055=

Die Packung enthält eine S-Bahn-Lok Re 450 mit dem Wappen von Weiningen, einen Doppelstock-Steuerwagen und je einen Doppelstock-Wagen 1. Klasse und 2. Klasse.





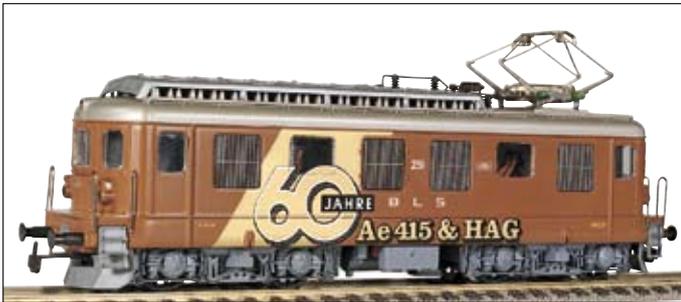
Lieferbar ab Oktober 2004

Re460 VCS, Art.Nr. 280~/281= VCS



Lieferbar ab Oktober 2004

Re460 Magic Ticket, Art.Nr. 280~/281= Magic Ticket



Lieferbar ab Oktober 2004

Ae 4/4 BLS «60 Jahre», Art.Nr. 182~/183= 60 Jahre



Lieferbar ab Januar 2005

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



Lieferbar

Re 4/4 Cargo international, Art.Nr. 165~/166= Cargo int.
Diesem Modell stand die Re 421377 Pate, die für den grenzüberschreitenden Verkehr mit verkürzter Frontstange und zwei verschiedenen Pantografen ausgerüstet ist.

Endlich lieferbar: Der BLS-Steuerwagen Bti

Der Steuerwagen Bti, der zum Autoverlade-Zug der BLS gehört, wird von der Firma MTR in Messing hergestellt. Er ist in Wechsel- oder Gleichstrom-Ausführung (Art. Nr.082~/083=) und in drei Betriebsnummern (913, 914, 915) erhältlich. Bestellen können Sie ihn zum Preis von 325 Franken direkt bei:

MTR, Martin Renfer
Jurastrasse 12a
2543 Lengnau
Tel. 032 653 80 45



Der direkte(re) Draht zu HAG...

Wir wissen's: Es ist nicht immer einfach, uns telefonisch zu erreichen. Darum möchten wir hier auf die Möglichkeit hinweisen, Ersatzteile und Sonderzubehör (siehe unten!) per E-Mail oder Fax zu bestellen.

Die Ersatzteil-Preisliste finden Sie im Internet unter «www.hag.ch».

E-Mail: shop@hag.ch, Fax: 0041 (0)71 868 90 87

Zum 5. Mal: Weihnachtsverkauf!

Herzlich willkommen bei uns in Mörschwil. Was Sie am

Freitag: 26.11.2004, 09.00 - 18.30 Uhr

Samstag: 27.11.2004, 09.00 - 16.00 Uhr

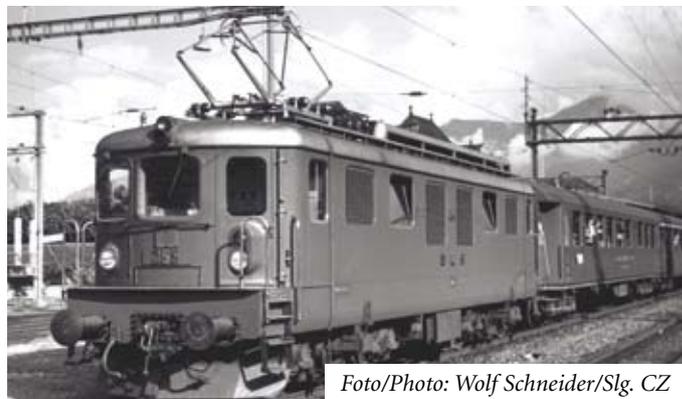
erwartet, ist die Reise wert: Nicht nur preisgünstige Restposten oder Artikel der 2. Wahl, sondern auch echte Attraktionen in Form von Sondermodellen!

Die BLS-Lokomotiven Ae 4/4

Alles hat einen Anfang – bei den elektrischen Triebfahrzeugen gilt die Ae 4/4 (heute Ae 415) der BLS als «Die Mutter aller vierachsigen Hochleistungs-Drehgestell-Lokomotiven».

Ab 1940 begann man sich bei der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) Gedanken über eine neue Schnellzuglokomotive zu machen: Schnell und stark musste sie sein, zudem sollte sie lediglich über zwei zweiachsige Drehgestelle mit Einzelachsantrieb verfügen. Damals herrschte allerdings noch die Auffassung vor, dass eine Hochleistungslokomotive an jedem Ende eine Laufachse aufzuweisen habe – wie die Ae 4/6 der SBB oder die deutschen E 18 und E 19; in Frankreich setzte man sogar auf je zwei führende Laufachsen! Maschinen mit zwei zweiachsigen Drehgestellen, z. B. den Ae 4/4 der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der EBT-Gruppe, trauete man lediglich niedrigere Leistungen und Geschwindigkeiten

zu. Nicht so die Brown Boveri & Cie. (BBC): Auf ihre Initiative hin, aber gegen den anfänglich erbitterten Widerstand der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM), entstanden die Ae 4/4 251 und 252. In Betrieb genommen wurden sie Ende 1944 und Anfang 1945. Bis 1955 folgten die Nummern 253 bis 258. Die 4'000 PS, ab 1967 4'400 PS (3'240 kW) leistenden Ae 4/4 waren anfänglich für 100 km/h, später für 110 km/h und nach 1971 sogar für 120 km/h zugelassen. Zudem weisen die Lokomotiven eine elektrische Bremse auf. Anfänglich wurden die Maschinen primär vor Schnellzügen eingesetzt. Ab 1964, mit Erscheinen der BLS-Re-4/4 also, übertrug man den Ae 4/4 peu à peu leichtere Aufgaben. Nun ka-



Foto/Photo: Wolf Schneider/Slg. CZ

Die 1952 gelieferte Ae 4/4 255 trug von Anfang an kleine und grosse Jalousien. Bereits weggefallen ist am 10. August 1959 ein Stromabnehmer, der den verlängerten Bremswiderständen Platz gemacht hat; Bahnhof Spiez.

L'Ae 4/4 255 livrée en 1952 est pourvue dès le début de petits et de grands volets. Le 10 août 1959, elle a déjà perdu un pantographe qui a cédé sa place aux résistances de freinage allongées; gare de Spiez.

men sie vermehrt vor Personen- und den Tunnel-Autoverladezügen zum Einsatz.

Änderungen und Umbauten

Abgeliefert wurden die Ae 4/4 251 und 252 im damals üblichen hellen BLS-Braun. Zudem verfügten sie über zwei Stromabnehmer. Im Laufe der Zeit änderte sich das optische Bild der Maschinen allerdings beträchtlich. Beispiele: Grüner Anstrich ab 1949 (schon 1952 kehrte die BLS aber sukzessive zur braunen Farbe zurück), Wegfall eines Stromabnehmers, Verlängerung der Bremswiderstände, Einbau von Schlusslampen, Vergrösserung der seitlichen Lüftungsjalousien, Umbau der Kastenabstützung. Von 1959 bis 1963 nahm die BLS zudem drei neue Doppellokomotiven des Typs Ae 8/8 in Betrieb, denen 1966 zwei weitere folgten – letztere entstan-

den unter Verwendung der vier Ae 4/4 253 bis 256.

Ehre, wem Ehre gebührt

Mittlerweile wissen wir, dass die Ae 4/4 Eisenbahn-Geschichte geschrieben hat. Das belegt allein schon die Tatsache, dass die (vierachsige) Hochleistungs-Drehgestell-Lokomotive heute weltweit als der meistgebaute Typ gilt. Von den verbliebenen vier Ae 4/4 musste zwischenzeitlich die Nummer 252 eines Brandes wegen ausrangiert werden. Aber auch ohne derartige Ereignisse ist damit zu rechnen, dass die Aktivzeit der Ae 4/4 demnächst zu Ende geht. Die BLS will jedoch ein Exemplar, wenn möglich die Nummer 251, betriebsfähig erhalten – sie gilt schliesslich als erste laufachslose Hochleistungslokomotive der Welt!

Text: Christian Zellweger



Foto/Photo: Wolf Schneider/Slg. CZ

Um 1955 herum wies die Ae 4/4 252 noch zwei Stromabnehmer auf. Neu ist hingegen die über dem linken Spitzenlicht eingebaute Schlusslampe.

Vers 1955, l'Ae 4/4 252 est encore équipée de deux pantographes. Par contre, le feu arrière monté au-dessus du phare gauche est nouveau.

L'Ae 4/4 du BLS

Tout a un début – dans le monde des véhicules moteurs, l'Ae 4/4 (aujourd'hui Ae 415) du BLS passe pour «la mère de toutes les locomotives de haute performance à quatre essieux et à bogies».

Dès 1940, on commence à réfléchir, au Berne-Lötschberg-Simplon (BLS), à une nouvelle locomotive pour trains express: on la veut rapide et puissante, de plus elle ne doit être équipée que de deux bogies à deux essieux avec transmission individuelle. A l'époque cependant règne encore l'idée qu'une locomotive de haute performance doit être pourvue d'un essieu porteur à chaque extrémité – comme l'Ae 4/6 des CFF ou les E 18 et E 19 allemandes; en France, on mise même sur deux essieux porteurs de deux bogies de deux essieux, comme la Be 4/4 du Bodensee-Toggenburg ou du groupe EBT, capables de faibles performances et de petites vitesses seulement. Pas chez Brown Boveri & Cie (BBC): à l'initiative de cette entreprise, mais contre la forte résistance de la Société Suisse pour la construction de locomotives et de machines (SLM), naissent les Ae 4/4 251 et 252. Elles sont mises en service à la fin 1944 et au début 1945. Les numéros 253 à 258 suivent jusqu'en 1955. Les Ae 4/4, d'une puissance de 4000 CV, puis de 4400 CV (3240 kW) dès 1967, ont à l'origine une vitesse limite de 100 km/h, qui passera à 110 km/h et même à 120 km/h après 1971. De plus, les locomotives sont équipées d'un frein électrique. Au début, les machines sont essentiellement employées en tête de trains



Foto/Photo: Christian Zellweger

Ae 4/4 251 am 11. Juli 1996 im Bahnhof Müntschemier: Die vier Lüftungsjalousien sind mittlerweile in der Höhe «gewachsen».

L'Ae 4/4 251 en gare de Müntschemier le 11 juillet 1996: les quatre volets d'aération ont entre-temps «grandi» en hauteur.



Foto/Photo: Christian Zellweger

Zwei vielfachgesteuerte Ae 4/4 ergeben eine Ae 8/8. Am 26. März 1996 leisten die 252 und 257 der Ae 6/6 11490 Vorspann; Bern Weyermannshaus.

Deux Ae 4/4 en traction multiple donnent une Ae 8/8. Le 26 mars 1996, les motrices 252 et 257 servent de locomotives de renfort à l'Ae 6/6 11490; Berne Weyermannshaus.

rapides. Dès 1964, à l'apparition des Re 4/4 du BLS, on confie peu à peu aux Ae 4/4 des tâches plus faciles. On les trouve plus fréquemment devant des trains omnibus ou tirant les trains de transport de véhicules routiers dans le tunnel.

Modifications et transformations

Les Ae 4/4 251 et 252 quittent l'usine dans la livrée brun clair alors usuelle au BLS. De plus, elles disposent de deux pantographes. Au fil du temps, l'aspect optique des machines se modifie cependant considérablement.

Exemples: livrée verte dès 1949 (mais le BLS en revient successivement à la couleur brune dès 1952), disparition d'un pantographe, prolongation des résistances de freinage, implantation de feux arrière, agrandissement des volets d'aération latéraux, transformation des assises de la caisse. De plus, de 1959 à 1963, le BLS met en service trois nouvelles locomotives doubles du type Ae 8/8, qui seront suivies par deux autres machines en 1966 – ces dernières naissent grâce à l'utilisation des quatre Ae 4/4 253 à 256.

A tout seigneur, tout honneur

Depuis lors, nous savons que l'Ae 4/4 a écrit une page de l'histoire du chemin de fer. Cette affirmation est confirmée par le simple fait que la locomotive de haute performance à bogies (à quatre essieux) passe aujourd'hui pour le type le plus construit au monde. Des quatre Ae 4/4 restantes, la motrice 252 a dû entretemps être rebutée, suite à un incendie. Mais sans ce type d'événements même, il faut compter que l'activité des Ae 4/4 s'achève bientôt. Cependant, le BLS veut maintenir un exemplaire en état de marcher, si possible la machine 251 – elle passe finalement pour la première locomotive de haute performance sans essieu porteur au monde!

Texte: Christian Zellweger

Im TEE ins Urnerland, mit Dampf über die Furka!

Weil unsere Extrafahrten mit dem RAe TEE II so grossen Anklang gefunden haben, planen wir fürs Jahr 2005 einen weiteren Ausflug – bei entsprechender Nachfrage auch zwei.

Ab einem Startpunkt, der noch festzulegen ist (St.Gallen, Zürich, Olten oder Bern), werden wir mit dem TEE über Wohlen, Rotkreuz, Arth Goldau nach Göschenen fahren. Von dort bringt uns die Matterhorn-Gothard-Bahn nach Realp. Hier erwartet uns das Vergnügen, mit der DFB (Dampfbahn Furka-Bergstrecke), nach Gletsch zu dampfen! Nach einem Aufenthalt von 1 bis 2



Stunden geht die Fahrt auf dem selben Weg zurück. In Ander-

matt besteht die Möglichkeit, auszusteigen und über die Teufelsbrücke nach Göschenen zu wandern. Ab Göschenen reisen wir mit dem RAe TEE II wieder zum Startpunkt.

Der Tagesausflug findet voraussichtlich am 20. August 2005 (Ausweichdatum 17. September 2005) statt und wird inkl. Lunch-Paket ca. 250 Franken kosten. Wenn Sie dieser Ausflug interessiert, schicken Sie bitte den provisorischen Anmeldetalon ein. Die Unterlagen zur definitiven Anmeldung und Detail-Informationen erhalten Sie dann später.



Ja, der Ausflug 2005 interessiert mich/uns. Informieren Sie mich/uns bitte über die Details, wenn die Reise zustande kommt.

Oui, ce voyage m'intéresse. Veuillez m'informer sur les détails de ce voyage.

Vorname / Prénom:

Name / Nom:

Strasse / Rue:

PLZ/Ort / NP, Lieu:

Wenn Sie eine Gruppe sind, genügt uns eine Kontaktadresse unter Angabe der Anzahl Personen: _____

Si vous vous inscrivez comme groupe, indiquez nous la personne de contact et le nombre total de participants: _____

**Talon bitte an nebenstehende Adresse senden oder faxen.
Veuillez envoyer ou faxer le talon à l'adresse ci-contre.**

Excursion HAG 2005: Visite du DFB avec la rame TEE

Suite à l'énorme succès de nos voyages 2004, nous vous proposons une nouvelle excursion à bord du train TEE en 2005 (selon les inscriptions, éventuellement 2 voyages). Date prévue provisoirement: 20 août 2005, report possible au 17 septembre 2005.

Le lieu de départ (St.Gall, Zurich, Olten ou Berne) sera défini ultérieurement. Voyage par Wohlen, Rotkreuz jusqu'à Göschenen en rame RAe TEE II. De Göschenen à Realp avec le Matterhorn-Gothard-Bahn. Dès Realp, voyage exceptionnel par le DFB, train à vapeur de la ligne faîtière de la Furka, jusqu'à Gletsch. Arrêt d'environ 1 à 2 heures à Gletsch et retour par le même trajet, avec possibilité de marcher d'Andermatt à Göschenen par le célèbre pont du diable. Le prix approximatif est fixé à CHF 250 par personne, y compris un petit lunch. Annoncez vous rapidement à ce voyage, l'inscription définitive et d'autres détails vous parviendront plus tard.



HAG Modelleisenbahnen AG, Postfach, CH-9402 Mörschwil
Tel. 071 868 90 70, Fax 071 868 90 80, www.hag.ch, info@hag.ch