

## Editorial



### Wieviel darf ein Hobby kosten?

In wirtschaftlich unsicheren Zeiten wird vermehrt gespart: Viele Konsumenten verzichten auf dies und das, um einen Batzen auf die hohe Kante zu legen. Auch wir bei HAG haben diese Entwicklung zu spüren bekommen. Statt zu klagen, haben wir uns daran gemacht, die Arbeitsplätze unserer rund 40 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zu sichern. Das kann nur gelingen, indem wir Ihnen weiterhin alles bieten, was an Modell-Eisenbahnen richtig Spass macht.

Langlebigkeit, Liebe zum Detail, aber auch Exklusivitäten, die Sie anderswo vergeblich suchen: Das alles bedingt konstruktiven und technischen (Mehr-)Aufwand. Und Ideen – beispielsweise zum bevorstehenden Jubiläum „150 Jahre Schweizer Bahnen“. Gemeinsam mit den SBB planen wir einiges, das geeignet ist, mehr aus Ihrem Hobby zu machen – zu durchaus erschwinglichen Preisen übrigens.

Weitere Informationen folgen aus erster Hand, wenn Sie den neuen HAG-Info-Service (siehe Seite 10) nutzen. Es lohnt sich!

Werner Gahler

# Lok 2000 ohne Ende?



Bereits fünf Varianten der Lok 2000 haben wir ausgeliefert; weitere werden folgen. Ist das eine Methode, um Lokomotivsammler auszuquetschen? Nein. Uns ist völlig klar, dass ein Sammler nicht jede Version kauft. Aber jede Werbe-lokvariante hat Liebhaber, die für uns Auftraggeber sind. Weil die bestellte Menge pro Werbe-lok stark schwankt, produzieren wir nur wenige Exemplare darüber hinaus. Bei Auslieferung kann deshalb das eine oder andere Modell bereits ausverkauft sein. Reservieren Sie also eine Variante, die Ihnen gefällt, unbedingt gleich nach der Ankündigung beim Händler.

## INHALT

<b>Die Freude an der Sache</b> Vorstellung eines Mitarbeiters (und seiner Fein-Arbeit)	2
<b>Technische Fragen?</b> Revisionen, Reparaturen, Kupplungen...	5
<b>Vor-Schau!</b> Was 1997 bringt:	8
<b>Neu: Der HAG-Info-Service</b>	10
<b>La page romande</b>	11

# Zur Freude an der Sache



Elias Dos Santos am Arbeitsplatz

**Elias Dos Santos widmet sich, unscheinbar und ruhig, einem Produktionsprozess, der eine wichtige Rolle spielt – nämlich der manuellen Bearbeitung von Lokomotivgehäusen. Der Ex-Brasilianer mit Schweizer Pass hat in den elf Jahren, die seit seinem ersten Arbeitstag bei HAG vergangen sind, schon diverse Stationen durchlaufen. Er gehört zu jenen Mitarbeitern, denen man verantwortungsvolle, feinmechanische Arbeiten anvertrauen kann.**

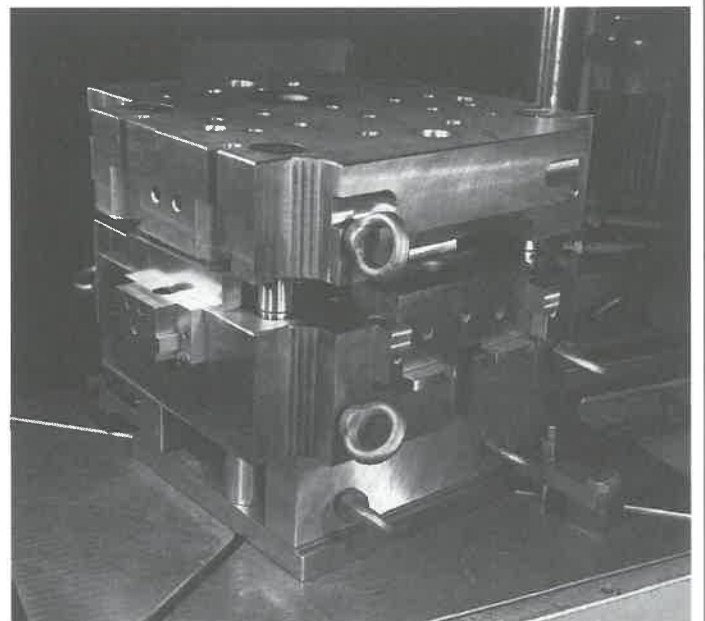
Zum besseren Verständnis der Arbeit, die Elias Dos Santos macht, zuerst ein paar technische Erläuterungen: Bekanntlich werden HAG-Lokomotivgehäuse ausschliesslich aus Zink-Druckguss hergestellt. Die Firmen Bühler in St. Gallen-Winkeln und Injecta Teufenthal AG giessen sie für uns. Das besagte Material hat ein spezifisches Gewicht von 6,8 und besteht aus 96% Zink und 4% Aluminium. Die Reinheit dieser Legierung wird heute in Labors laufend ge-

nauestens kontrolliert und überwacht. Damit können wir die früher bekannte „Zinkpest“ ausschliessen.

Das Material wird vorgängig in einem Schmelztiegel bei ca. 380-390°C geschmolzen und dann, dünnflüssig wie Wasser, mit 200 bar in die Form gespritzt. Der hohe Druck ist der Grund, warum am Lokomotivgehäuse Gräte entstehen, die wir vor der weiteren Bearbeitung wieder entfernen müssen.

Im Unterschied zum Zink-Druckguss lässt sich ein Kunststoffteil absolut gratfrei giessen, da Kunststoff wesentlich dickflüssiger und mit weniger Druck in die Form gelangt. Zudem können im Kunststoff zum Beispiel kleine Löcher miteingegossen werden. Beim Zink-Druckguss bleibt nichts anderes übrig, als sie nachträglich zu bohren. Die aufwendige Nacharbeit eines Gussrohlings, bevor er lackiert werden kann, ist also eindeutig ein Nachteil gegenüber Kunststoff-Gehäusen und natürlich mitverantwortlich für den höheren Preis des

*Die Gussform eines Lokomotivgehäuses ist sechstellig und besteht aus Dachpartie, Kern und vier Seitenschiebern. Überall da, wo zwei Formteile zusammenkommen (Formtrennung), entsteht ein Grat. Jede Form ist ein hochpräzises und entsprechend teures Meisterwerk, in das wir bis 130'000 Franken investieren müssen.*





Die Abteilung, in der Elias Dos Santos arbeitet, beschäftigt vier Personen. Mit Feile, Schleifpapier und speziellen Entgratwerkzeugen ausgerüstet leisten sie wahre Knochenarbeit, um den Lok-Gehäusen die perfekte Oberfläche zu verleihen, die eine saubere Lackierung erst möglich macht.

fertigen Produktes – das aber, auf lange Sicht, auch den höheren Gegenwert bietet.

Um Arbeiten wie das Wegfräsen von Einguss und Überläufen oder das Bohren von Löchern zwischen 0,5 und 4 mm zu automatisieren, setzen wir ein CNC-gesteuertes Bearbeitungs-Center ein. Trotzdem verbleibt eine ganze Menge an Aufgaben, die nur von Hand zu bewältigen sind. Alles in allem sind bis 25 verschiedene Arbeitsschritte nötig. Oder anders



ausgedrückt: Wir wenden pro Lok-Gehäuse rund 30 Minuten auf, bis es für die Lackierung bereitsteht. Dabei verursacht ein einziger Ausrutscher, zum Beispiel mit dem Dreikantschaber, den irreparablen Totalschaden eines Gehäuses.

Weil die frischen Gussrohlinge an gewissen Stellen sehr scharfkantig sind, kann man sich daran nur allzu leicht schneiden. Die Haut wird daher manchmal mit Hand-

schuhen oder Heftpflaster geschützt. All das nehmen wir in Kauf, um die sprichwörtliche HAG-Qualität aufrechtzuerhalten und laufend zu verbessern.

Bearbeitung von Lok-Gehäusen: Zum Teil manuell...



...zum Teil elektronisch gesteuert.



## Elias Dos Santos: Ein kurzer Steckbrief



geboren am	10. Januar 1953
in	Rio, Brasilien
in der Schweiz seit	1984
Schweizer Bürger seit	1992
verheiratet seit	1984
mit	Doris
Kinder	Liana, 8 Jahre Lissia, 7 Jahre Silas, 3 Jahre
Freizeit	1. Familie 2. Fussball und Radfahren

# Leserbriefe...

## Sieben Anregungen in einem Brief

von Peter Hirsch, Zürich:

Ich würde mich freuen, von Ihnen zu hören, was Sie von diesen Ideen halten:

1. Überarbeiten der BLS Re 4/4, Bohrungen zum Einsetzen von Scheibenwischern, Motorraumabdeckung, Zurüstsatz mit Modellkupplung, Bremsschläuchen und neuen Schienenräumern, Führerstandeinrichtung mit Lokführer rechts (BLS), Handrad zum Stufenschalter, Fahrplanhalter und Handbremskurbel

2. Antriebslose „Dummy“ Loks, kurzkuppelbar, zur Bildung von Doppeltraktionen oder als Zwischenlok; Re 460, 465, 4/4 II, 6/6 sowie Ae 6/6 (Persönlicher Wunsch: Re 6/6 „Muri/AG“ grün, Kantons Ae 6/6 „Uri“ rot)

3. Leichtstahlsteuerwagen und Leichtstahlwagen, passend zum Triebwagen BDe 4/4 der neuen Generation

4. Steuerwagen ABt passend zu den EW I Wagen der neuen Generation

5. EW III; A, B und Steuerwagen zur Bildung eines Pendelzugs, passend zur Re 4/4 II „Swiss Express“

6. SBB Triebwagen BDe 4/4 der neuen Generation mit herausnehmbarer Fronttüre (zum Einsetzen eines Gummifaltenbalgs beim Fahren mit Kurzkupplung)

7. BLS Triebwagen ABDe 4/8, zweiteilig

### HAG antwortet

**Zu 1:** Bestimmt ist eine Überarbeitung der BLS Re 4/4 wünschenswert. Unser Modell gehört jedoch noch in die alte Generation. Das heisst, dass es in der Breite nicht massstäblich ist. Das stört viele Modellbahn-Fans. Dies zu korrigieren, käme jedoch praktisch einer Neukonstruktion gleich. Eine Verfeinerung des alten Modell-Typs, so wie Sie das vorschla-

gen, ist ein neuer Aspekt und wird von uns geprüft.

**Zu 2:** Wir sind der Meinung, dass Doppeltraktionen nur dann gut aussehen, wenn wirklich lange Züge gefahren werden. Dann aber ist man froh, die Zugleistung der 2. Lok zur Verfügung zu haben, besonders auf den meist etwas übertriebenen Steigungen. Auch die SBB fahren ja nicht wegen des guten Aussehens mit Doppeltraktionen. Dummy-Loks machen nur Sinn, wenn Sie wesentlich leichter und billiger sind als die Zuglok. Beides wäre aber bei HAG nicht der Fall.

**Zu 3 bis 6:** Viele Varianten von Wagen, Steuerwagen, Loks etc., die auf dem Schweizer Schienen-Netz verkehren, konnte HAG bis heute nicht realisieren. Der Grund: Die Entwicklungs- und Werkzeugkosten (ohne Montagearbeiten) liegen pro Lok oder Triebwagen bei 1 Mio. Franken, und pro Wagen bei 400'000 Franken. Um die Kosten zu amortisieren, muss ein Wagen rund 20'000 Mal verkauft werden. Da will gut überlegt sein, welches Fahrzeug die nötige Verkaufszahl erreichen wird! Zu Ihrer Freude: Ein Steuerwagen zu Serie EW I ist vorgesehen.



## Die RE 460 ist in Deutschland angekommen

bei Axel Langjahr, D-Kirchheim:

Es gibt das geflügelte Wort „Gut Ding will Weile haben.“ Dieser Spruch hat sich wiederum bewahrt bezüglich der neuen Re 460 (...) die Lok ist einfach „SPITZE“ geworden (...) absolut nichts auszusetzen, ich freue mich schon auf die BLS-Variante, wengleich ich ob des Preises andere Modellbahnprojekte zurückstellen muss. Desweiteren noch drei Dinge, wovon der erste Punkt mich ärgert:

1. Warum wird der Zurüstsatz nicht automatisch der Lok bei-

gelegt? Der Zurüstsatz verteuert die Lok nochmals um ca. DM 20.-

2. Der Zurüstsatz: Warum werden in neueren Packungen Federn und Splinte weggelassen? Die Modellkupplungen einfach einzukleben, hat nämlich zwei Nachteile: a) wenn man nicht aufpasst, könnte das Gehäuse mit Kleber beschädigt werden, b) vielleicht will man die Lok wieder auf Normalkupplung rückbauen! Wenigstens sollten Federn und Splinte auch einzeln als Ersatzteile lieferbar sein. Bei dieser Gelegenheit können Sie gleich welche zusenden.

3. Die Zeitschrift RAIL-MAIL ist super und könnte durchaus häufiger erscheinen.

### HAG antwortet

**Zu 1:** Der Zurüstsatz jeder Lok verursacht DM 45'000.- Werkzeugkosten. Es müssen also grosse Stückzahlen verkauft werden, bis dieser Betrag amortisiert ist. Meistens erreichen wir die erforderliche Menge nicht. Folglich ist der Zurüstsatz ein von uns subventionierter Artikel. Würden wir den Zurüstsatz der Lok beilegen, müssten wir den Lokpreis um ca. DM 40.- erhöhen.

**Zu 2:** Die Modellkupplung ist ein Artikel der ehemaligen Firma Liliput aus Wien. Da die Firma schon zweimal den Besitzer und jetzt auch den Standort gewechselt hat, sind laut Aussage der neuen Besitzer die Teile Federn und Splint nicht mehr lieferbar. Weil das an der Innenseite des Gehäuses hervorstehende Schaftende der Modellkupplung mit Feder und Splint sowieso sehr hinderlich war (beim Abheben des Gehäuses), empfehlen wir, das Ende wegzuschneiden (Seitenschneider) und auf Feder und Splint zu verzichten. Da die Kupplung nicht funktionstüchtig ist, genügt eine kleine Menge Klebstoff von der Innenseite des Gehäuses her, um ein Herausfallen zu verhindern. So besteht praktisch keine Gefahr, das Gehäuse mit Leim zu beschmieren, und die Kupplung lässt sich auch jederzeit wieder entfernen.



## Die Chrom-Zierstreifen der Ae 6/6

von Hans-Ulrich Mörikofer, Wabern:

Kürzlich habe ich von Ihnen die Chromstreifen erhalten. Besten Dank dafür. Die Montage ist gelungen, meiner Ansicht nach vor allem dank Verwendung von leicht verdünntem Konstruvit (Weissleim) als Klebstoff. Bedingung für dessen Verwendung ist, dass die Teile spannungsfrei passen. Die Biegungsradien der Zierleisten an den 4 Ecken der Führerstände müssen also genau mit jenen des Gehäuses übereinstimmen. Danach liegt alles am Klebstoff, der, wenn er beim leichten Andrücken unter den Leisten hervortritt, einfach abgewischt werden kann. Die beiliegenden Fotos zeigen das Resultat.



### HAG antwortet

Es freut uns, dass Ihnen die Bestückung der Lok mit den Zierstreifen so hervorragend gelungen ist!

**Wir freuen uns über jede Frage, Anregung oder Kritik aus dem Kreis der RailMail-Leser/innen. Unsere Adresse:**

**HAG  
Modelleisenbahnen AG  
RailMail-Box  
9402 Mörschwil**



# Antwort auf technische Fragen

Die folgenden drei Seiten behandeln ein Spezialgebiet – und ein Dauerthema, das vor allem Besitzer älterer HAG-Modelle interessieren wird.

**Aus alt wird neu: Was wir für HAG-Oldtimer tun (können)**

## Reparaturen und Revisionen

Es liegt uns am Herzen, Ihnen, liebe Leser zu diesem Thema einige wichtige Informationen weiterzugeben. Im Vordergrund stehen dabei HAG-Lokomotiven, die von 1944 bis 1968 produziert wurden.

## Spur 0 Produkte (1944–1957)

Seit mehreren Jahren sind im Werk sämtliche HAG-Ersatzteile für Spur 0 Produkte vergriffen. Ein grosser Teil der Werkzeuge wurde ca. 1968 verschrottet. Es ist also auch nicht möglich, Teile nachzuproduzieren. Wir sind ausserstande, Reparaturen vorzunehmen, die Ersatzteile erfordern. Allerdings sind uns einige Personen bekannt, die das eine oder andere Ersatzteil liefern können. Entsprechende Adressen erhalten Sie bei HAG auf Anfrage.



## Spur HO Produkte (1954–1968)

Hier ist die Situation ähnlich. Wie die folgende Aufstellung zeigt, sind Ersatzteile nicht mehr, oder nur vereinzelt, vorhanden:

Wie Sie selbst sehen, ist das Reparieren von Oldtimern entweder Glückssache oder aber eine Kostenfrage. Natürlich lässt sich alles machen, wenn man den Arbeitsaufwand nicht scheut, für den

wir folgende Stundensätze berechnen müssen:

- *Reparatur*: Diagnosenstellung, Aus- und Einbauen von Teilen, Reinigungsarbeiten, Prüfen: Fr. 60.–/Std.
- *Feinmechanische Abteilung und Lackiererei*: Sonderanfertigung von Ersatzteilen, Lackierarbeiten: Fr. 80.–/Std.

So beläuft sich zum Beispiel die Herstellung eines speziellen Zahnrades auf circa Fr. 120.– während eines aus der Serie lediglich Fr. 2.50 kostet.

**Wichtig:** Wenn Sie im Besitz von alten HAG-Lokomotiven sind, deren Originalzustand technisch wie optisch noch akzeptabel ist, raten wir Ihnen, solche Fahrzeuge stillzulegen, d.h. nur noch gelegentlich zu fahren und sonst in der Vitrine

Art.-Nr. 100/101	Roter Pfeil	ca. 20% der Teile vorhanden
Art.-Nr. 120/121	Ae 6/6, 1./2. Generation bis 1962	keine Teile mehr
Art.-Nr. 120/121	Ae 6/6, 3. Generation bis 1965	nur noch Motorenteile
Art. Nr. 131	Schienentraktor	80 % der Teile vorhanden
Art.-Nr. 140/141	Ae 4/7, 1./2. Generation bis 1960	nur noch Motorenteile
Art.-Nr. 140/141	Ae 4/7, 3. Generation bis 1982	40% aller Teile vorhanden
Art.-Nr. 170/171	RBe 12/12, 1966-1968	nur noch Motorenteile

oder in der Original-Verpackung aufzubewahren. Ein Fahrzeug im Originalzustand, auch wenn dieser nicht mehr makellos ist, hat im allgemeinen den grösseren Sammlerwert als ein restauriertes Modell.

## Neulackierungen

Immer wieder werden wir angefragt, ob wir nicht einzelne, ältere Lokgehäuse neu lackieren könnten – ein Wunsch, der sich erfüllen lässt. Damit der Preis für Sie tragbar bleibt, sind allerdings zwei Bedingungen einzuhalten: Das Gehäuse muss

- aus der HAG-Produktion stammen und
- in lackierfertigem Zustand angeliefert werden.

Ein Gehäuse kann nur in absolutem Rohzustand lackiert werden. Es muss also von sämtlichen Fenstern, Beleuchtungseinrichtungen, Pantografen, Dachleitungen und Isolatoren, Handläufen, Puffern, Lüftungsgittern und anderen aufgesetzten Kunststoffteilen befreit sein. Voraussetzung ist zudem eine saubere Oberfläche, die bei Metallgehäusen am besten durch feines „Glasperlenstrahlen“ bei einem

Fachmann zu erreichen ist. Die meisten HAG-Lackierungen lassen sich durch Nitro-Verdünner nicht entfernen. Verwenden Sie auch keine Säuren, denn die Säure kann in den Poren des Metalls verbleiben und nach der Neulackierung weiterfressen (Zinkpest). Wenn nötig, ist an gewissen Stellen mit Schleifpapier (400-500 Korn) der letzte Finish zu geben. Beachten Sie dabei, dass Kratzer und extreme Schleifspuren durch Lackieren nicht kaschiert werden können.

Soweit, so gut – jetzt müssen wir nur noch die Farben mischen, bei Farbwechseln die Pistole und die Kabine reinigen, das Gehäuse entfetten, grundieren, abdecken und lackieren. Diese Arbeiten beanspruchen mindestens 1 bis 1,5 Stunden. Der Preis für eine Einzel-Lackierung beträgt somit 120 bis 150 Franken.

## Beschriftung

Es ist uns praktisch nicht möglich, ein einzelnes Gehäuse zu beschriften. Auch das einfachste Gehäuse weist mindestens sechs einzelne Druckvorgänge auf. Das bedeutet: Die Druckmaschine



Unsere Lackiererei ist auf Serien ausgelegt. Einzel-Lackierungen sind deshalb nur mit beträchtlichem Aufwand machbar.



Ernani Dos Santos – nicht zu verwechseln mit seinem Bruder, den wir auf den Seiten 2 und 3 vorstellen – ist unser Fachmann für Reparaturen und Revisionen. Er kennt inzwischen das letzte Schraubchen aller Modelle, die wir je hergestellt haben.

ist sechsmal einzurichten und anschliessend wieder zu reinigen (je ca. 1 Stunde Arbeit). Wir müssten also mindestens sechs Stunden à Fr. 80.– ver-

rechnen. Zudem ist unsere Druckerei bereits ausgelastet und deshalb nicht in der Lage, Sonderaufträge anzunehmen.

## Eine Bemerkung zum Schluss

Wir sind stets bemüht, einen fachmännischen und professionellen Reparaturservice zu bieten, der schnell und günstig arbeitet – auch für Sie als Privatkunde. Auf Reparaturen rechnen wir keine Gewinnmarge! Auch aus diesem Grund beschränken wir uns darauf, nur Produkte aus unserem Haus zu reparieren.

*HAG-Veteranen der Spur HO aus den Jahren 1954 bis 1968*

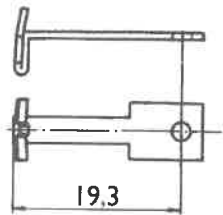


## Gute Verbindungen: Lok-Kupplungen für alle Fälle

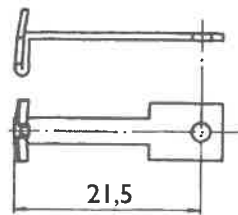
Die Länge eines Kupplungsschaftes muss in einzelnen Fällen den Umständen angepasst werden können. Da ist es sicher nützlich, die verschiedenen Kupplungshaken und Adapter zu kennen, die HAG liefert.

### 1. Kupplungshaken aus Stahl

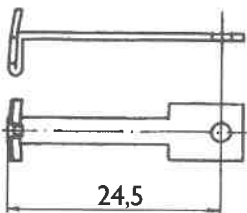
Für alle Re 4/4 I, II und III der alten und neuen Generation, BLS Loks, Re 6/6 alte und neue Generation. Jeder dieser Kupplungshaken kann bei jeder Lok eingesetzt werden!



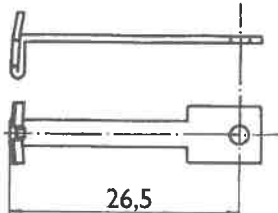
Art.Nr. 160070-50



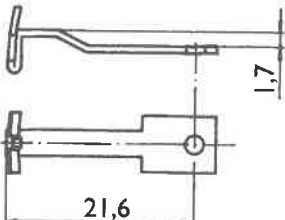
Art.Nr. 240018-50



Art.Nr. 205029-50



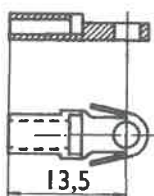
Art.Nr. 122053-50



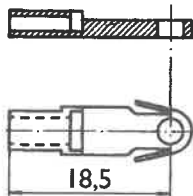
Art.Nr. 221205-50

### 2. Adapter für austauschbare Kupplungen nach NEM 362

Für alle Re 4/4, Re 6/6 und Ae 6/6 der neuen Generation

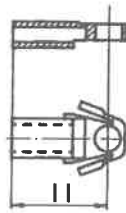


Art.Nr. 165078-90



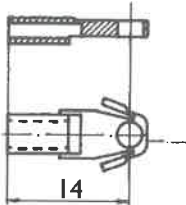
Art.Nr. 205092-90

Für Triebwagen Art.Nr. 152~ / 153= und 154~ / 155=

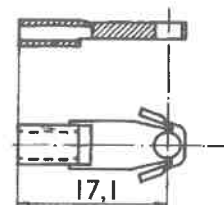


Art.Nr. 152071-90

Für alle Re 4/4 Umrichterloks und Re 460, Re 465

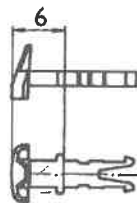


Art.Nr. 280064-90

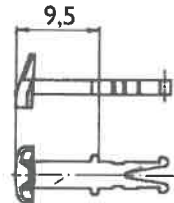


Art.Nr. 186071-90

### 3. Steckbare Kupplungshaken für Adapter



Art.Nr. 152074-50

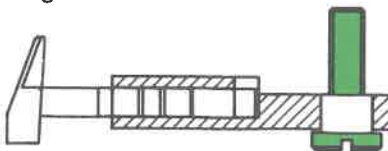


Art.Nr. 152075-50

Selbstverständlich lassen sich auch alle steckbaren Kupplungshaken und Kurz-Kupplungen anderer Hersteller verwenden.

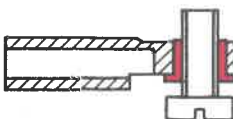
### 4. Montage der Adapter

Damit die Kupplungshöhe stimmt, ist auf korrekte Montage der entsprechenden Adapter und Büchsen (wo vorhanden) zu achten. Büchsen und Schrauben werden mit den Adaptern mitgeliefert.



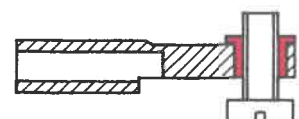
Ansatzschraube Re 4/4, Re 6/6, Ae 6/6

■ Spezialschraube, Art.Nr. 165077-50



Büchse Bund unten,  
BDe 4/4

■ Büchse, Art.Nr. 152072-50

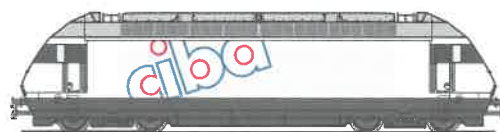
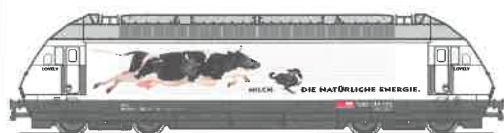


Büchse Bund oben, Re 4/4  
Umrichterlok, Re 460, Re 465



# Es steht einiges bevor...

Wer rastet, der rostet. Deshalb arbeiten wir zur Zeit an mehreren Neuheiten, die wir hiermit kurz vorstellen. Wir hoffen, Ihr Wunsch-Modell ist dabei!



## Re 460/Re 465: Thema mit Variationen

Folgende Versionen wurden bis Ende August 96 ausgeliefert und sind, abgesehen von der Tilsiter-Lok, werkseitig total ausverkauft:

- Re 460 SBB Hauenstein
- Re 460 SBB Bodensee
- Re 465 BLS Schilthorn
- Re 460 SBB Ciba II
- Re 460 SBB Tilsiter

Nebstehender Bilderbogen zeigt, was folgt:

- Re 460 SBB Lovely (Kuhlok)
- Re 460 SBB La Gruyère (auf vielseitigen Kundenwunsch)
- Re 460 SBB Miele
- Re 460 SBB Danzas
- Re 460 SBB Zürich-Relax
- Re 460 SBB Agfa
- Re 460 SBB Ascom
- Re 460 SBB Ciba I

Ebenfalls in Planung, aber nicht abgebildet, sind:

- Re 465 BLS, SLM
- Re 460 SBB Eigenwerbung
- Re 460 SBB TCS
- Re 460 SBB AJAX
- Re 460 SBB HCB

GRAFFITI

**Limitierte Sonderserie!**  
 Triebwagen BDe 4/4 mit Graffiti bemalt,  
 Art.Nr. 090~/091=

**Ausserdem...**  
 ...sind natürlich diverse Nachserien in Bearbeitung. Zum Beispiel: Re 460 „100. Lok 2000“, Re 6/6 rot und grün, Re 4/4 III grün (alte Ausführung) der EBT, SMB, VHB, Re 4/4 Sihltalbahn „Wildpark“, der Holzwagen – und der sehr beliebte HAG Wechselstromtrafo.

**Artikel-Nummern:**  
 280~/281= für alle RE 460,  
 184~/185= für Re 465, bei Bestellung bitte immer Zusatzbezeichnung (z.B. SBB La Gruyère) angeben!



## Güter- und Personenwagen

Flachwagen RS mit Röhrenladung, Art.Nr. 364~/365=



Flachwagen mit drei 20-Fuss-Tankcontainern CCR, Art.Nr. 396~/397=



Flachwagen mit drei 20-Fuss-Tankcontainern GCA, Art.Nr. 396~/397=



Flachwagen mit drei 20-Fuss-Überseecontainern „Maersk“, Art.Nr. 366~/367=



Flachwagen mit Wechselbrückencontainern von Planzer, Frey und Hangartner, Art.Nr. 392~/393=



Kesselwagen, Art.Nr. 382~/383= (in Vorbereitung)



Geschlossener Güterwagen „Habils“, Art.Nr. 384~/385= (in Vorbereitung)



EWI BLS 1./2. Klasse, AB Wagen mit 9 Fenstern, Art.Nr. 462~/463=



EWI für Nahverkehrs-Pendelzüge (NPZ) 2. Klasse, Art.Nr. 438~/439= und AB, Art.Nr. 442~/443=



## Re 4/4 III EBT

HAG hat als einziger Modellbahnhersteller das Recht, diese von Colani gestaltete Lok zu bauen. In Vorbereitung sind Lok Nr. 111 (Solinthurn) und Lok Nr. 112 (Bern), Art. Nr. 194~/195=



**DAMIT SIE'S ALS  
ERSTE(R) WISSEN:**



**SOYEZ LES PRE-  
MIERS A SAVOIR:**

## Der HAG-Info-Service ist neu, direkt und aktuell!

### Sämtliche Infos über HAG direkt von HAG

Haben Sie auch jeden Tag Berge von Werbung im Briefkasten, die Sie nicht interessiert? Direkt-Information und Direkt-Werbung sind heute wichtig, sagen die Werbefachleute. Wir von HAG haben uns entschlossen, die wirklich Interessierten zu informieren, eben alle, die Mitglied in unserem Info-Service werden.

Warum der Beitrag? Weil es uns ohne Ihre Unterstützung nicht möglich wäre, einen Info-Service aufrechtzuerhalten, der Ihnen alle HAG-Infos ins Haus liefert:

- 3 bis 4 **Rundschreiben** pro Jahr (d/f/e)
  - **HAG-Info** im Februar/März (d/f)
  - unsere Zeitung **RailMail** (d)
  - und in Erscheinungsjahren den **HAG-Katalog** (d/f/e/i)
- Alles im A4-Format, damit's in Ihren Sammel-Ordner passt!

Jahresbeitrag: Schweiz Fr. 20.–, Ausland Fr. 30.–

## Le HAG-Info-Service est nouveau, direct et actuel!

### Toutes les informations directement de HAG

Vous êtes certainement submergés chaque jour de publicité sans intérêts. Les agents de publicité estiment que la publicité ciblée est aujourd'hui très importante. La Maison HAG a décidé d'informer directement les personnes vraiment intéressées, c'est-à-dire les membres de notre Info-Service.

Pourquoi une contribution? Sans votre soutien nous ne pourrions pas maintenir l'Info-Service et vous adresser toutes les informations personnellement:

- 3 à 4 **circulaires** par année (allemand, français, anglais)
- **Feuilles d'informations HAG** en février/mars (allemand, français)
- **Journal HAG Rail-Mail** (allemand)
- **Catalogue HAG**, seulement dans les années de parution (allemand, français, anglais, italien)

Tout en format A4 pour collectionner dans un classeur.

Contribution annuelle: Suisse Fr. 20.–, étranger Fr. 30.–

## BESTELLTALON / BULLETIN DE COMMANDE

Senden Sie mir bitte einen Einzahlungsschein für den Jahresbeitrag **1997** des HAG-Info-Services.

*Veillez m'envoyer un bulletin de versement pour la contribution annuelle **1997** du HAG-Info-Service.*

Nach Einzahlung erhalte ich noch gratis dazu:  
A versement effectué, je recevrai en plus gratuitement:  
(Bitte ankreuzen / Marquer d'une croix s.v.p.)

- HAG-Katalog 1996 – *Catalogue HAG 1996*  
 d/all.  f/fran.  e/angl.  i/ital.
- Info 1996  d/all.  f/fran.
- RailMail 1995  d/all.

Name/nom: \_\_\_\_\_

Vorname/prénom: \_\_\_\_\_

Strasse/rue: \_\_\_\_\_

PLZ/NP: \_\_\_\_\_ Ort/lieu: \_\_\_\_\_

Einsenden an/s.v.p. envoyer à:  
HAG Modelleisenbahnen AG, 9402 Mörschwil



# Re 4/4 III du groupe EBT/VHB/SMB

La compagnie EBT, sortie de la fusion des sociétés EB et BTB en 1942, travaille en „pool“ avec les compagnies SMB et VHB, gérant ainsi un réseau de 167 km en commun. L'augmentation importante du trafic marchandise conduit l'EBT à commander deux locomotives d'une puissance suffisante afin de tracter les lourds trains de marchandises. Le choix se fit en fonction de la bonne expérience faite par le SOB avec des Re 4/4 III. Ces locomotives se différencient des Re 4/4 II de par leur plus grand rapport d'engrenage (1/3,107 contre 1/2,636) et un effort de traction supérieur (280 kN contre 255 kN). En 1970, ces Re 4/4 III reçurent, en lieu et place de la croix suisse, les armoiries de Berne, resp. de Soleure, sur la face avant et portent les numéros III et I12.

Au vu des excellentes expériences faites avec ces machines, de l'augmentation constante du trafic lourd et du vieillissement des vénérables Be 4/4, les trois compagnies décidèrent d'augmenter le parc de Re 4/4 III. Trois nouvelles unités vinrent compléter le parc en 1983. La constante augmentation du trafic marchandise poussa le VHB à trouver une locomotive

encore plus moderne et plus souple sur les rampes du réseau EBT/SMB/VHB. Les bons résultats obtenus tant au BT qu'au SZU avec les machines Re 4/4 à convertisseurs, encouragèrent la direction du VHB à passer commande en 1992 de deux Re 4/4, No. 142 et 143. La compagnie mandata le célèbre „designer“ Colani afin de présenter un nouveau „look“ aux véhicules. Ainsi furent livrées en 1993 les fameuses Re 4/4 COLANI: No. 456 142 et 456 143. En 1995, la Re 4/4 III No. I11 et en 1996 la No. I12, furent modernisées et reçurent une nouvelle livrée „Colani“. Les armoiries frontales sont supprimées, mais les locomotives sont rebaptisées sur les parois latérales:

Re 436 I11 SOLOTHURN  
Re 436 I12 BERN

La maison HAG, qui a reproduit les machines Re 4/4 III ainsi que les Re 4/4 Colani a reçu l'autorisation exclusive du groupe EBT pour la fabrication des modèles Re 436 au fur et à mesure de leur révision. Dès l'automne 1996, nous aurons le plaisir de vous proposer la nouvelle livrée des Re 436 dans les versions Solothurn et Bern (No. de réf.: 194 SO~ / 195 SO=, 194 BE~ / 195 BE=). Afin de réa-



Re 456 142-9 VHB,  
Art. Nr. 266~/267=

liser ces machines, nous devons impérativement modifier les faces frontales en supprimant l'emplacement des armoiries.

Toutes ces machines tractent régulièrement des trains mixtes, composés d'une ou deux voitures voyageurs (I B + I AB) ainsi que de wagons marchandises à quatre essieux, plats et à ranchers. Tout ce matériel se trouve dans l'assortiment HAG, vous pouvez ainsi faire

circuler sur votre installation une réplique exacte de ces compositions. Les trois dernières Re 4/4 III en livrées vertes, soit EBT No. I13, SMB No. 181 et VHB No. 141 sont toujours en service, raison pour laquelle nous les produirons une dernière fois, selon les préservations, au cours des prochains 12 mois. Voici encore les différentes références HAG de tout ce matériel, disponible ou en préparation:

Re 4/4 III EBT	No. 274~ / 275=
Re 4/4 III SMB	No. 276~ / 277=
Re 4/4 III VHB	No. 278~ / 279=
Re 4/4 Colani VHB No.142	No. 266 G~ / 267 G=
Re 4/4 Colani VHB No. 143	No. 266 M~ / 267 M=
Re 4/4 III EBT No. 436 I11	No. 194 SO~ / 195 SO=
Re 4/4 III EBT No. 436 I12	No. 194 BE~ / 195 BE=
Voiture unifiée 2 <sup>ème</sup> classe	No. 418~ / 419=
Voiture unifiée 1 <sup>ère</sup> /2 <sup>ème</sup>	No. 432~ / 433=
Wagon marchandise plat	No. 378~ / 379=
Wagon à ranchers	No. 386~ / 387=
Wagon citerne	No. 382~ / 383=

Réservez sans tarder chez votre commerçant spécialisé habituel les modèles en cours de fabrication, les séries étant adaptées aux commandes en cours.

Source d'informations: Direction EBT, H. Lanz / Lokomotiven der Schweiz, P. Willen

150 JAHRE SCHWEIZER BAHNEN

# HAG ist offizieller Partner der SBB!

Am 8. August 1847 wurde die berühmte „Spanisch-Brötli-Bahn“ zwischen Baden und Zürich in Betrieb genommen. 1997 wird also der 150. Geburtstag der Schweizer Bahnen gefeiert – zwölf Monate lang: Im Jubiläums-Jahr organisieren die Schweizerischen Bundesbahnen in der ganzen Schweiz Feste und Ausstellungen. Alle Bahnhöfe sollen herausgeputzt werden. Diverse Bahnhofsfeste sind geplant.

Ein Ausstellungszug ist während des ganzen Jahres in der Schweiz unterwegs. Mehrere Sonderlackierungen von Fahrzeugen sind in Vorbereitung, angeführt von der Jubiläumslot, deren Outfit noch top-geheim ist.

**Die SBB feiern, HAG feiert mit und Sie dürfen sich freuen...**

Als offizieller Jubiläumspartner der SBB können wir

Ihnen, liebe Modellbahner, jetzt schon versprechen, dass wir Ihnen das Jubiläums-Modell der SBB **exclusiv**, in gewohnter HAG-Qualität und zu **einem günstigen Preis** anbieten werden. Wie, wann und wo erfahren Sie frühzeitig durch die Medien oder direkt über den HAG-Info-Service.



**DIE BAHN BEWEGT SEIT 1847**

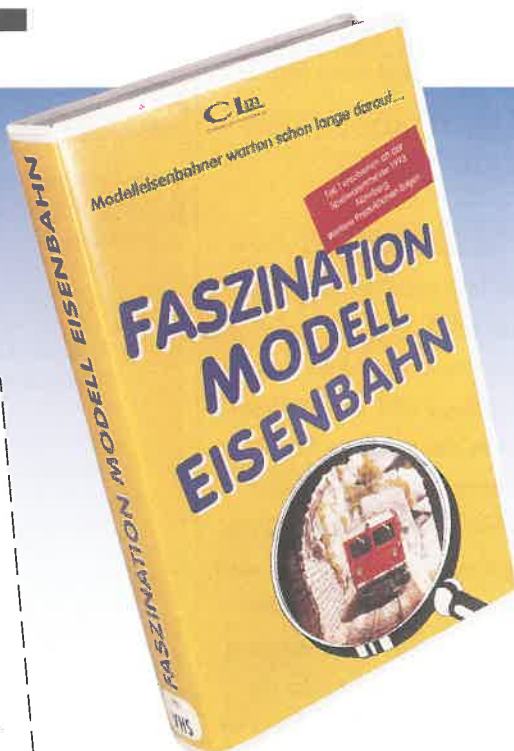
**LE TRAIN BOUGE DEPUIS 1847**

**IL TRENO MUOVE DAL 1847**

## DER PREISKNÜLLER:

# 60 Minuten Video für nur Fr. 20.-

Der Meisterdetektiv Sherlock Holmes begleitet und beobachtet Vater und Sohn, wie sie eine Modelleisenbahn planen und bauen. **Spannend wie ein Krimi!**



Ich bestelle hiermit \_\_\_\_\_ Video-Kassette(n) zu Fr. 20.-, zuzüglich Versandkosten:  
Inland Fr. 4.-, Europa Fr. 10.50, Übersee Fr. 14.50

Name: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

(Einsenden an: HAG Modelleisenbahnen AG,  
9402 Mörschwil)

## IMPRESSUM

### Redaktion

HAG  
Modelleisenbahnen AG  
9402 Mörschwil

### Text und Gestaltung

Werbeatelier Schmuck ASW  
9402 Mörschwil

### Druck

«Ostschweiz»  
Druck + Verlag AG  
9303 Wittenbach



**Modelleisenbahnen AG**  
Postfach  
9402 Mörschwil  
Telefon 071 868 90 70  
Telefax 071 868 90 80

