

Editorial

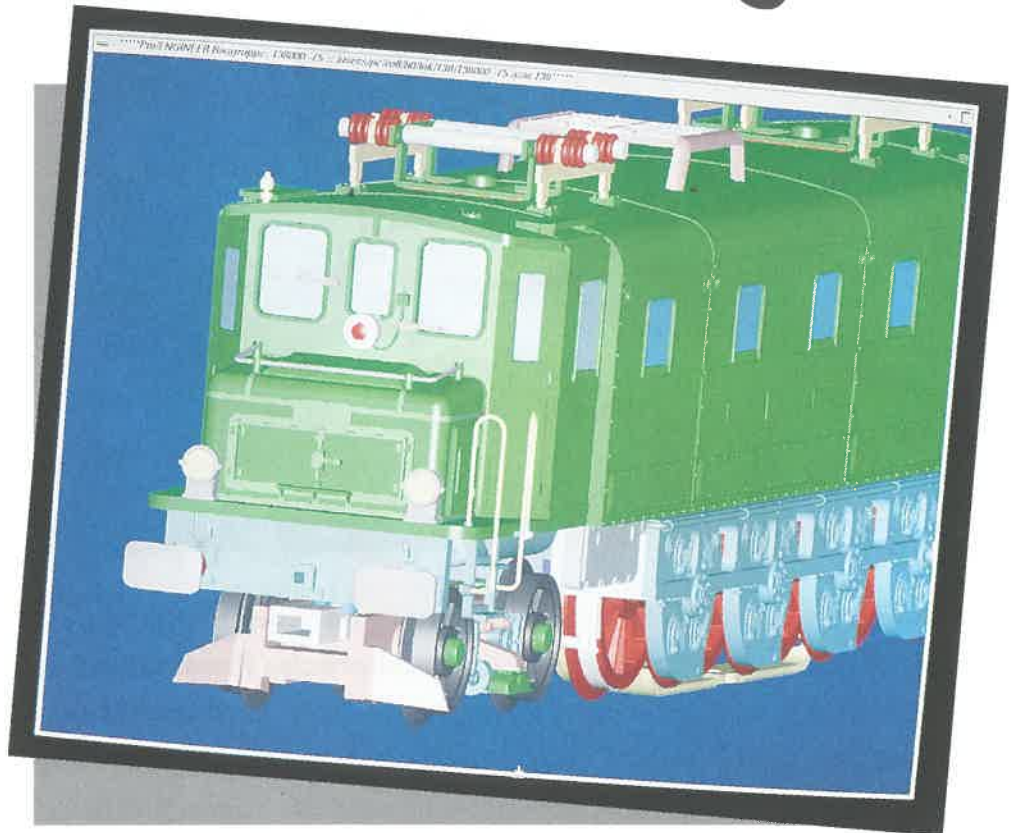
**150 Jahre als Geschäft des Jahrhunderts?**

„HAG ist offizieller Jubiläums-Partner der SBB“, konnten wir vor Jahresfrist im RailMail melden. Dass damit auch das Exklusivrecht auf die Jubiläumslok verbunden war, hat unter Modell-Eisenbahnern zu Diskussionen geführt.

Wer die Hintergründe kennt, wird das Ganze differenzierter beurteilen: Unsere Partnerschaft mit den Schweizer Bahnen verlangte ein gerüttelt Mass an Flexibilität – siehe Entstehungsgeschichte der Jubiläumslok auf Seite 6 – und die Bereitschaft, zu investieren und Risiken einzugehen. Auch zu diesem Thema erfahren Sie im vorliegenden RailMail mehr – unter dem Titel „Sponsoring, Jubiläum, Werbe-loks“.

Kurz und gut: Wer in der heutigen Zeit Arbeitsplätze erhalten will, muss sich etwas einfallen lassen. Und Initiative entwickeln, wie man so schön sagt. Unsere 35 Mitarbeiter/innen wissen das und ziehen am gleichen Strick – um Ihnen zu bieten, was Ihr Hobby erst zur wahren Freude macht: Modelle, denen die Liebe zum Detail und solide (Hand-)Arbeit anzusehen ist.

Werner Gahler

Historische Ereignisse

1997 wird uns, und hoffentlich auch Ihnen, als guter Jahrgang in Erinnerung bleiben. Gründe gibt es genug: 150 Jahre Schweizer Bahnen und die Jubiläumslok einerseits – eine Neuentwicklung andererseits. Zur Zeit arbeitet unser Konstrukteur nämlich an einer alten Bekannten: Die Ae 4/7 wird im Massstab 1:87 wiederauf-erstehen. Wie weit unser Projekt bereits ge-diehen ist, zeigt das Titelbild mit einer dreidi-mensionalen Darstellung, die unser CAD-Com-puter anhand der Konstruktionspläne „ge-zeichnet“ hat. Den Bericht dazu finden Sie auf Seite 10 dieser RailMail-Ausgabe. Wir wün-schen viel Vergnügen bei der Lektüre!

INHALT

Er hat das Zeug dazu! Unser Werkzeugmacher leistet Präzisionsarbeit.	2
Tips, Tricks, Technik	4
In Rekordzeit Entstehungsgeschichte(n) der Jubiläumslok	6
Was gibt's Neues?	8
La page romande	11

DREHEN, FRÄSEN, BOHREN:

Er hat das Zeug dazu!

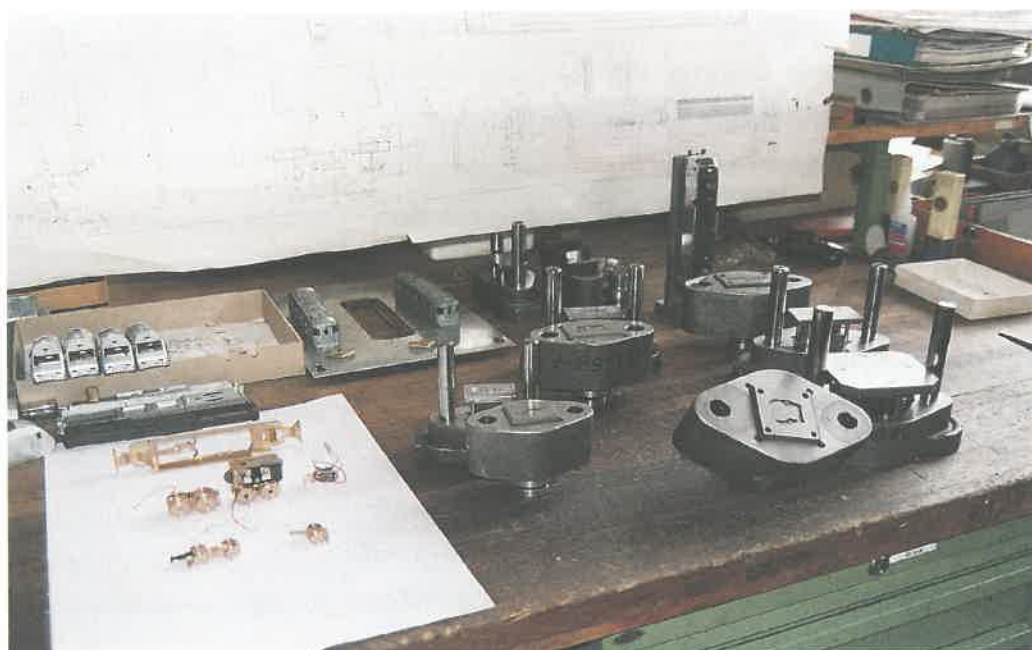


Was unter Werkzeug zu verstehen ist ...

Werkzeug ist ein weiter Begriff: Einerseits steht er für alle Halterungen, die Teile eines Produktes in der richtigen Position fixieren, während ein Arbeitsgang stattfindet. Andererseits fallen Bohrlehren, Spritzschablonen, Stanzwerkzeuge und natürlich Spritzgussformen darunter. Letztere lassen wir allerdings auswärts herstellen, weil wir maschinell nicht entsprechend ausgerüstet sind. Warum Mirko Jakobovic trotzdem alle Hände voll zu tun hat, zeigt die Liste unserer „Eigenfabrikate“:

Mirko Jakobovic ist unser Werkzeugmacher - hat aber nichts mit Hammer und Zange zu tun: Er stellt nämlich hochpräzise Produktionswerkzeuge her. Dass ihm die Arbeit ausgeht, ist nicht zu befürchten: Für jeden Lok-Typ brauchen wir über 100 Werkzeuge und Vorrichtungen, die genau auf die modellspezifischen Arbeitsabläufe zugeschnitten sind.

- Aufspannvorrichtungen für Fräs- und Bohrarbeiten an Zinkdruckguss-Teilen (Gehäuse, Motorenblöcke, Wagenchassis usw.)
- Stanzwerkzeuge zum Ausstanzen von Kontaktplättchen, Schleiferschienen, Federklammern, Motorlamellen usw.
- Mehrspindel-Bohrwerkzeuge für rationelles und präzises Bohren der Motorenblöcke
- Spritz-Schablonen zum Lackieren von Lok-Dächern,



Das handwerkliche Spektrum unseres Werkzeugmachers ist verblüffend breit und bewegt sich zwischen den Teilen eines Prototypen (links) und hochpräzisen Stanzwerkzeugen.

- Wagentüren, Lüftungsgittern oder Radspeichen
- Hochpräzise Aufspannvorrichtungen für bis zu 64 Druckvorgänge pro Lok-Gehäuse
- Einpresswerkzeuge für Lagerbüchsen, Achsen, Räder, Isolatoren usw.
- Montagewerkzeuge zum Nieten, Biegen, Umlappen ...

Entscheidend ist in jedem Fall die Wahl der richtigen Materialien. Von Grauguss, Werkzeugstahl und Aluminium über Messing, Kupfer und Phosphorbronzeblech zu Nylon, Dellyrn und Holz: Mirko weiss alles zu verarbeiten – und zwar, was das Wichtigste ist, mit absoluter Präzision. Wo beim Mechaniker die Genauigkeit aufhört, fängt sie beim Werkzeugmacher eben erst an. 1/100 Millimeter ist Regel, 1/1000 keine Seltenheit.

Ein Werkzeugmacher alter Schule

Mirko Jakobovic ist von ultramoderner Maschinenteknik wahrlich nicht verwöhnt und vielleicht gerade deshalb in der Lage, einer 30jährigen Aciera-Fräsmaschine höchste Präzision zu entlocken. Er kann einen Stanzstempel noch von Hand mit der Diamantfeile in die Matrize einpassen, und er braucht – was besonders lobenswert ist – nicht in jedem Fall eine Konstruktionszeichnung des herzustellenden Werkzeuges: Es genügt, ihm das Problem zu erklären und die Lösung dann seiner Kreativität zu überlassen. Kurz, Mirkos Auf-



Mirkos Reich: Der Maschinenpark unserer Werkzeugmacherei ist technisch eher einfach, aber umso vielseitiger.

gabe ist eine der abwechslungsreichsten, die es bei HAG gibt. Weil es nur selten vorkommt, dass ein Werkzeug mehrfach hergestellt wird.

Mirko baut am liebsten Prototypen ...

In der Konstruktionsphase eines neuen Modelles führen wir Fahrttests durch – auf verschiedenen Schienensystemen und auf Grossanlagen guter Bekannter. Dazu brauchen wir Prototypen von Fahrwerk, Antriebseinheit und Chassis. Mirko Jakobovic fräst die entsprechenden Teile nach Plänen des Konstrukteurs in Messing aus dem Vollen. Ein Beispiel seiner Kunstfertigkeit ist übrigens auf Seite 10 zu bewundern, wo wir über die neue Ae 4/7 berichten.

Mirko Jakobovic privat ...



geboren am
in
bei HAG seit
verheiratet mit
in der Freizeit

10. Februar 1944
Zagreb
1. September 1980
Irene
widmet sich Mirko am liebsten Sohn Sascha und der Fischerei

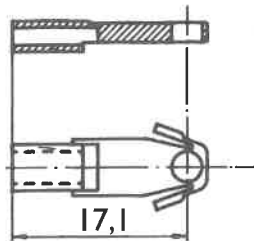
Tips, Tricks, Technik.

Selbst Besitzern von HAG-Modellen stellen sich manchmal Fragen. RailMail gibt Auskunft. Und ausserdem ein paar Hinweise:

Auf Talfahrt ...

Ja, wir haben es munkeln gehört: Gewisse Wagen kommen bei Talfahrten der Lok Re 460 zu nahe und verheddern sich mit ihren Puffern. Falls die längeren Kupplungshaken, die jeder Lok-Packung beiliegen, das Problem nicht lösen oder wenn Sie eine andere Art von Kupplung verwenden möchten, sind auch

längere Kupplungsadapter lieferbar – siehe dazu auch RailMail Nr. 3.



Art.Nr. 186071-90

Es werde Licht!

Wenn Sie Ihre HAG-Lok auf Digital umrüsten, müssen Sie bei Wechselstrombetrieb die Glühbirnen auf 19 Volt wechseln. Grund: Der normale Fahrtrichtungsschalter (neuere Modelle ab Jahrgang 1996) besitzt eine elektronisch geregelte Konstantlichtschaltung. Deshalb sind serienmässig 6-Volt-Lampen installiert. Beim Wechselstrom-Digitalsystem haben Sie aber konstant 19 Volt auf der Schiene und damit auch auf den Lampen. Dasselbe gilt für Wagenbeleuchtungen, die normalerweise mit 12-Volt-Lampen ausgerüstet sind. Für Digitalbetrieb liefern wir darum spezielle Wagenbeleuchtungen.

Ersatzteil-Bestellungen

Sie können Ersatzteile direkt bei HAG bestellen:

- telefonisch: 071 868 90 77
- per Fax: 071 868 90 87
- oder per Post

Evelyn Zimmermann, die den Ersatzteildienst betreut, ist zu folgenden Zeiten erreichbar:

Mo - Do:	08.00 - 11.30 Uhr
	14.00 - 16.30 Uhr

Wichtig:

Am schnellsten geht's, wenn Sie uns die Artikelnummer angeben!

Kunst-Werke

Der Künstler Peter Eichenberger plant eine Serie von HAG-Loks mit Kunstmotiven. Jedes Exemplar soll anders gestaltet werden. Die Basis bildet unsere Re 4/4^m. Vertrieb exklusiv durch Peter Eichenberger, Grosssäcker, 5334 Böbikon, Tel. 056 250 63 73.

Das allerletzte ...

... mal produzieren wir demnächst die alte, grüne Ausführung der Re 4/4^m EBT, SMB und VHB. Ihr Fachhändler nimmt ab sofort Reservationen entgegen. Sichern Sie sich Ihr Modell, bevor die letzte Serie ausverkauft ist!



RM? Statt EBT, SMB und VHB!

Die ehemaligen Privatbahnen EBT, SMB und VHB treten seit kurzem unter dem neuen gemeinsamen Namen „Regionalverkehr Mittelland“, kurz RM auf. Wir wünschen gute Fahrt! Im übrigen werden wir gelegentlich auch unser Modell den neuen Gegebenheiten anpassen.



Neue HAG-Dienstleistung: Sie suchen, wir finden ...

Suchen sie ein HAG-Produkt das scheinbar vergriffen oder momentan nicht erhältlich ist? Wenn der Fachhändler in Ihrer Region den gewünschten Artikel nicht liefern kann, können Sie jetzt unseren Vermittlungsservice nutzen: Weil wir die Lagerbestände aller Schweizer Fachhändler kennen, wissen wir, wo Sie das gesuchte Modell finden. Wir nennen Ihnen gerne die Adresse(n).

Übermitteln Sie bitte Ihre Anfrage, möglichst per Fax oder Post, unter Angabe Ihres Namens, der Adresse (inkl. Telefon-/Fax-Nr.) und des gewünschten Modells (Art.Nr., Typ, Wechsel- oder Gleichstrom) an untenstehende Adresse:

HAG Modelleisenbahnen AG, C. A. Berner, Ch. A. Borel 7, 2022 Bevaix
Fax 032 846 32 28, Tel. 032 846 12 91 (19.00 - 20.00)

Nouvelle prestation de HAG: Info-Recherche

Afin de vous faciliter la recherche d'un modèle épuisé, ou momentanément introuvable, nous vous offrons la possibilité de rechercher, pour vous, la pièce convoitée. Nous nous efforcerons de vous communiquer une ou plusieurs adresses de commerçants spécialisés, susceptibles de posséder l'article rare.

Nous vous demandons, dans la mesure du possible, de passer vos demandes par Fax, en mentionnant: votre nom, adresse, No. de téléphone/fax ainsi que le modèle recherché (art. no., type, éventuellement l'armoire ou no. de machine). Votre demande est à formuler à notre service externe:

RAIL MAIL-BOX

Leser fragen, wir antworten...



Räder ohne Haftreifen
möchte Johannes Padberg,
Schlier (BRD)

Ich trage mich mit dem Gedanken, die bisher vorhandenen Modelle der Re 4/4ⁿ von Fleischmann, die meinen Vorstellungen von Maßstäblichkeit nicht mehr ganz entsprechen, gegen solche von Ihnen auszutauschen.

Soweit mir bekannt ist, sind auch die für das Zweileiter-Gleichstrom-System hergestellten Lokomotiven am Motordrehgestell mit 4 Haftreifen ausgerüstet. Da ich meine Anlage mit der Digitalsteuerung FMZ betreibe, befürchte ich Kontakt-schwierigkeiten, wenn für Stromabnahme und Datenübertragung lediglich die 4 Räder des Laufgestells zur Verfügung stehen.

Meine Frage geht nun dahin, ob die Möglichkeit besteht, für das Motordrehgestell Räder ohne

Haftreifen zu bekommen und dadurch eine sichere Stromaufnahme zu gewährleisten.

HAG antwortet
Aufgrund vermehrter Anfragen ist geplant, für das Motorendrehgestell auch Räder ohne Haftreifen anzubieten. Diese sind voraussichtlich gegen Ende dieses Jahres als Ersatzteil erhältlich. Aufgrund technischer Erfahrungen empfehlen wir allerdings, zumindest eine Achse mit Haftreifen auszurüsten.



Original-HAG-Farben
sucht Hans-Dieter Neuber,
Bochum (BRD)

In der Vergangenheit befanden sich in Ihren Katalogen immer Aufstellungen über zu erwerbende Farbdosen, die seit mehreren Jahren nicht mehr aufgeführt sind. Es handelt sich um Original-HAG-Farbtöne. Ich würde gerne einige weitere als Reserve erwerben. Können Sie

mir bitte die Artikelnummern für folgende Farbtöne mitteilen? (Es folgt eine Aufzählung.)

HAG antwortet
Leider ist es nicht mehr möglich, HAG-Originalfarben zu beziehen. Seit ein paar Jahren ist in der Schweiz ein neues Giftgesetz in Kraft, das uns verbietet, diese Farben zu vertreiben. Bei den Farben handelt es sich um Mehrkomponentenfarben, die Stoffe enthalten, die unter dieses Gesetz fallen.



Die Umrüstung auf NEM362
plant Robert J. Kurzmeyer,
Alameda (USA)

Im November 1992 bin ich nach den USA gezogen, und mit mir natürlich die ganze Eisenbahnsammlung. Nun habe ich beschlossen, das gesamte Rollmaterial auf NEM362 umzurüsten. Bei Ihren Modelle habe ich das Pech, dass alles noch die älteren Typen sind: 161, 221, 226, 201. In

Ihrem Katalog 92 habe ich gesehen, dass Sie für die neueren Modelle Umrüstsätze haben, nicht aber für meine Loks. Nun habe ich an Sie die Frage, ob es inzwischen auch für die obengenannten Modelle eine Lösung gibt. Ich denke hier zum Beispiel an die Möglichkeit, die Drehgestellrahmen (Pflug) auszuwechseln oder etwas Ähnliches. Nur sollte es natürlich nicht zu teuer sein.

HAG antwortet
Der Umbau auf NEM362 ist bei den Loks Nr. F161 Re 4/4ⁿ grün und F201 Re 6/6 zweiteilig grün zum Preis von Fr. 35,- pro Lok in unserem Werk möglich. Es muss der Pflugschlitz verändert und in der Blende ein Facette angebracht werden. Die beiden anderen Modelle, F221 und F226 können wir leider nicht anpassen, da die Blenden aus einem Stück bestehen.



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**

Die Chromlok hat uns ganz schön auf Trab gehalten!

Am 8. August 1996 sprachen wir mit der SBB das erste Mal übers Jubiläum, am 5. März 1997 überreichten wir Bundespräsident Arnold Koller, dem Präsidenten der SBB-Generaldirektion Benedikt Weibel und dem Präsidenten des Verbandes öffentlicher Verkehr Christophe Stucki auf dem Bundesplatz die ersten Modelle der Jubiläumslok. Auf Holzsockel und unter Plexiglas. Was sich dazwischen – auch an Überraschungen – erreignete, ist bemerkens- und lesenswert ...

Zwei grosse ausländische Konkurrenten hatten bereits ihren Anspruch angemeldet, Jubiläumspartner zu werden, als sich die SBB-Jubiläumsdirektion schliesslich auch das Angebot des kleinen Schweizer Modellbahnherstellers HAG näher ansah. Weil unser Stolz es nicht zugelassen hätte, den andern das Feld kampflos zu überlassen, entschieden wir uns spontan, mitzubieten – obwohl wir ein mulmiges Gefühl nie ganz loswurden: Zu erdrückend schien uns die Investition, andererseits ...

... wir schaffen es!

Obwohl wir noch nicht einmal die Werkzeuge unserer Re 460 amortisiert hatten, sollten wir den gesamten Amortisationsanteil der nächsten 5'000 Lokomotiven als

Sponsorbeitrag an die SBB abliefern. „Über 400 Franken darf die Jubiläumslok nicht kosten,“ stellte die SBB klar, „sie soll für möglichst alle erschwinglich bleiben.“ Also haben wir kalkuliert – das Ergebnis war nicht gerade erfreulich – und dann trotzdem gefeiert, als die Wahl auf uns fiel.

„Wer nichts wagt, kann nichts gewinnen,“ hiess die Devise. Und objektiv betrachtet sprach ja einiges für die Jubiläumspartnerschaft: Wir bekamen das Recht, verschiedene Werbeloks exklusiv herzustellen. Die damit verbundene Publicity schien uns auch etwas wert. Zudem konnten wir ein Jahr lang mit Vollbeschäftigung rechnen. Alles in allem waren wir ebenso zufrieden wie die SBB mit



Bundespräsident Arnold Koller freut sich über die erste Jubiläumslok.

ihrem Entschluss, den Schweizer Hersteller als Partner zu wählen.

Und so packten wir es an ...

Im Oktober 1996 begannen wir, eine grössere Menge an Lokgehäusen vorzubereiten. Der SBB-Entwurf sah vor, die Jubiläumslok von der Gehäuse-Unterkante bis übers Dach mit Blattgold zu beschichten und das Ganze mit einem Klarlack zu fixieren. Während die SBB noch über die Frage

„matt oder hochglanz“ debattierte, vergoldete eine Zulieferfirma in Zürich probalber HAG-Gehäuse in verschiedenen Goldtönen und Glanz-Abstufungen.

Schliesslich kam es, wie es kommen musste: Die Lok sollte nicht matt schimmern sondern in Hochglanz-Gelbgold strahlen. Das hiess polieren, polieren, polieren. Die entsprechenden Vorbereitungen liefen auf Hochtouren, als am 23. Januar 1997, abends

um zehn Uhr ein Anruf aus Bern das Aus für Gold verkündete – weil es sich aus aktuellem Anlass gerade verboten hatte, die Schweizer (Bahnen) mit Gold in Verbindung zu bringen.

Was nun?

Nach zwei Wochen Bedenkzeit entschloss man sich, die Lok zu verchromen. Eile war angesagt, da die Enthüllung schon knapp vier Wochen später stattfinden sollte. Die SBB löste ihr Problem mit einer chromglänzenden Kunststoff-Folie, wie das unsere mit einer galvanischen Verchromung. Nicht sehr erfreut war, begreiflicherweise, unsere Zulieferfirma in Zürich: Verchromen war nicht ihr Metier. Ein neuer Partner übernahm diese Aufgabe inklusive Feinpolierarbeit. Da



Das Original in der SBB-Hauptwerkstätte Yverdon

der Auftrag für ihn ziemlich überraschend kam, hiess es erst mal warten ...

Unterdessen rückte der Enthüllungstermin näher und näher: Am 5. März mussten fünf Muster fertig sein. Eine Reise nach Yverdon in die

SBB-Hauptwerkstätte, wo die grosse Jubiläumslok in Arbeit war, brachte Klarheit über das definitive Design und die genaue Plazierung der aufgeklebten Sujets und Schriftzüge. In Tag- und Nacharbeit fertigten wir dann die ersten Exemplare – und kamen da-

mit gerade noch rechtzeitig zur offiziellen Enthüllung auf dem Bundesplatz.

Nachtrag:
Was mit den bereits vergoldeten Gehäusen geschieht, werden wir 1998 entscheiden.

Die Firma Mega: Unser Partner für anspruchsvolle Polier- und Verchromungsarbeiten.



Die Gehäuse der Jubiläumslok werden mit viel Feingefühl poliert ...



... gereinigt, auf Tauchhaken gespannt, galvanisch verkupfert, vernickelt und verchromt.



Aus der Abteilung Sportbekleidung...



Nein, die Branche wollen wir nicht wechseln! Trotzdem haben wir im Zusammenhang mit den Jubiläumsaktivitäten „150 Jahre Schweizer Bahnen“ zwei Trainer produziert. In einer kleinen Liebhaber-Serie ...

Trainer der „Star“-Klasse

- Aussenmaterial: 100 % Nylon TRILOBAL, wasserabstossend behandelt
- Innenfutter: Baumwolle/Polyester
- Oberteil und Hose mit je 2 Seitentaschen und Reissverschluss
- Beinabschluss mit Reissverschluss
- beste Verarbeitung (Made in Europe)

Fr. 149.- (exkl. Porto)

Ich bestelle

Grösse:	XS	S	M	L	XL	XXL
Trainer SBB / HAG						
Trainer Zugkraft Aargau						

zum Preis von Fr. 149.- pro Stück, zuzügl. Fr. 6.50 Porto

Name:

Strasse:

PLZ:

Datum:

Ort:

Unterschrift:

Senden an: HAG Modelleisenbahnen AG, 9402 Mörschwil,

Fax 071 868 90 80

VOR-SCHAU:

Was gibt's an Neuigkeiten?

Der Herbst 1997 bringt vier neue Jubiläums-partner-Loks, exklusiv von HAG, und einige weitere Neuheiten. Die wichtigsten stellen wir Ihnen hiermit vor:



Re 460 SBB
„Ajax“
Art. Nr.
080~/081=



Re 460 SBB
„ADtranz“
Art. Nr.
082~/083=



Re 460 SBB
„Kambly“
Art. Nr.
084~/085=



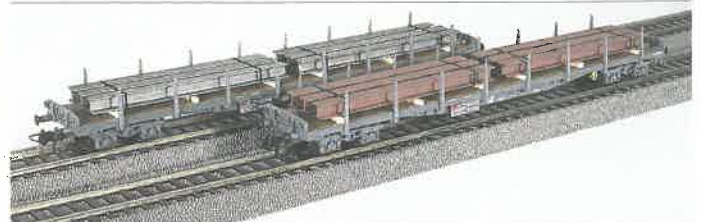
Re 460 SBB
„Pepsi“
Art. Nr.
086~/087=

Und ausserdem, in zweiter Auflage:

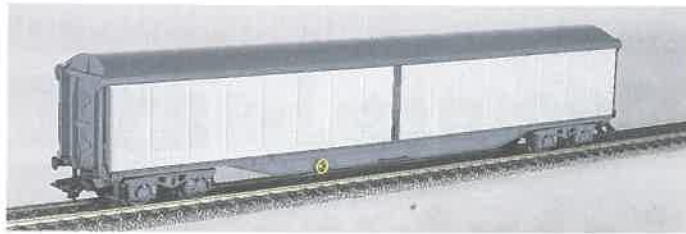


Re 460 SBB
„Zugkraft
Aargau“
Art. Nr.
076~/077=

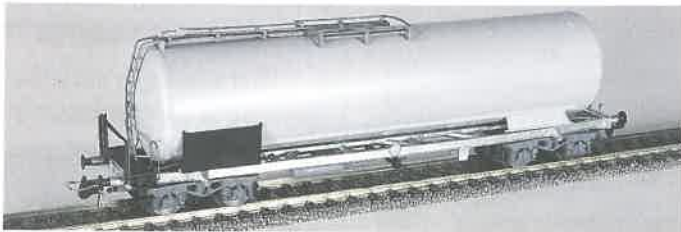
Zum Thema Personen- und Gütertransport



SBB Flachwagen Typ RS mit Stahlträger-Ladung
Art. Nr. 360~/361=



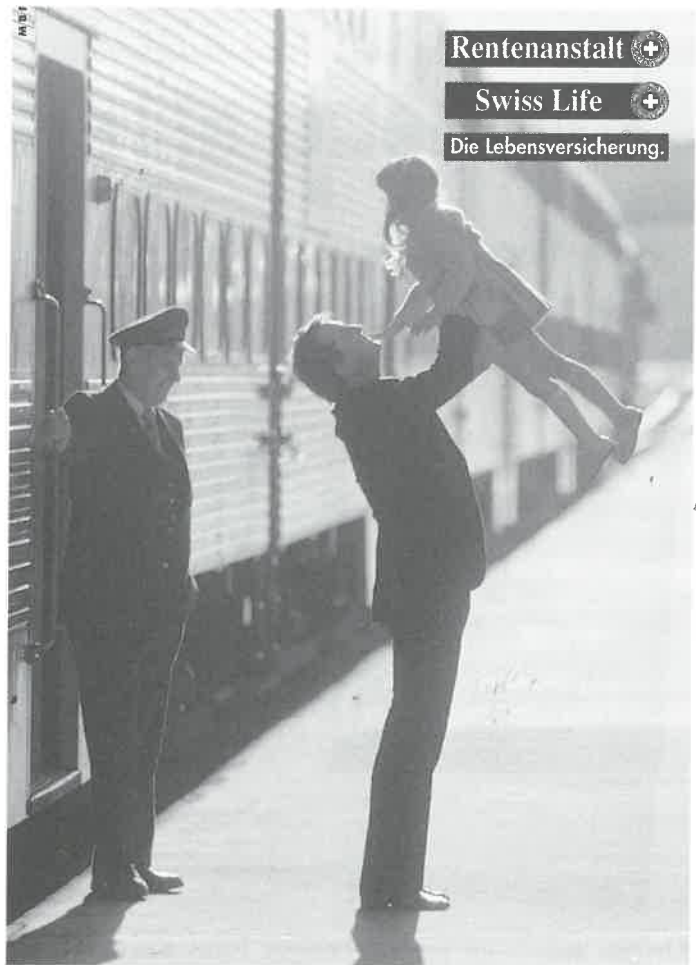
Geschlossener, vierachsiger Güterwagen Typ Habils (Aproz und Neutral), Art. Nr. 384~/385=, Sonderversion Jubiläum „Rail Boutique“, Art. Nr. 358~/359=



Kesselwagen vierachsiger „Uahs“, Art. Nr. 382~/383=



Doppelstöckiger InterCity-Wagen der SBB, 2. Klasse Art. Nr. 490~/491=; geplant sind auch 1. Klasse, Steuerwagen und Frontwagen



Rentenanstalt

Swiss Life

Die Lebensversicherung.

Wir möchten, dass sich alle so fühlen.

Wollen Sie's genau wissen?



Désirez-vous être parfaitement renseigné?

Im letzten RailMail haben wir den HAG-Info-Service vorgestellt, der gegen einen Jahresbeitrag von Fr. 20.– (Schweiz) bzw. Fr. 30.– (Ausland)

- 3 bis 4 Rundschreiben pro Jahr (d/f/e)
- die HAG-Info im Februar/März (d/f)
- unsere Zeitung RailMail (d)
- und in Erscheinungsjahren den HAG-Katalog (d/f/e/i) ins Haus liefert. Unser Info-Angebot erfreut sich übrigens reger Nachfrage – Neumitglieder sind herzlich willkommen!

Dans le dernier numéro de RailMail, nous avons présenté le HAG-Info-Service. Pour la modique somme annuelle de Sfr. 20.– (étranger Sfr. 30.–), ce service vous adresse personnellement les publications suivantes:

- 3 à 4 circulaires par année (all./franç./angl.)
- L'info HAG en février/mars (all./franç.)
- Notre RAIL-MAIL (all.)
- Le catalogue HAG, l'année de parution (all./franç./angl./ital).

Notre „HAG Info-Service“ se félicite de son succès. Les nouveaux membres sont les bienvenus.

Bankverbindung
Relation bancaire
Raiffeisenbank Mörschwil
PC-Konto 90-5579-3
Konto 1018902 BC 81284

Ich bin ab sofort dabei!
Je désire m'abonner immédiatement!

Senden Sie mir bitte den Einzahlungsschein für den Jahresbeitrag 1998 des HAG-Info-Services.
Veillez m'envoyer un bulletin de versement pour la contribution annuelle 1998 du HAG-Info-Service.

Name/nom:

Vorname/prénom:

Strasse/rue:

PLZ/INP: Ort/lieu:

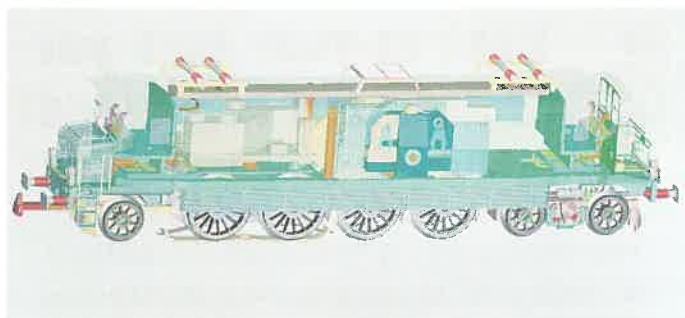
Senden an/s.v.p. envoyer à: HAG Modelleisenbahnen AG,
9402 Mörschwil, Fax 071 868 90 80



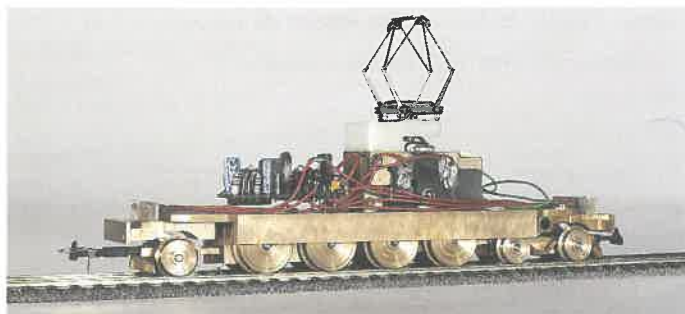
Eine neue alte Bekannte



Unter Insidern ist es längst kein Geheimnis mehr: HAG konstruiert die gute alte Ae 4/7 neu. Höchste Zeit also, Ihnen einiges über den Stand der Dinge zu verraten ...



Die neue Ae 4/7 soll bessere Laufeigenschaften haben als das Original. Um dieses Ziel zu erreichen, nutzen wir modernste Technologien: Computer Aided Design (CAD) erlaubt bereits in der Konstruktionsphase dreidimensionale Einblicke ins Innenleben des Modells.



Das Fahrgestell der Ae 4/7 ist ein besonderer Fall. Um verschiedene Antriebssysteme zu testen, haben wir mehrere Prototypen gebaut ...

Die Entwicklungsarbeiten laufen auf Hochtouren, das Ergebnis wird an Originaltreue nichts zu wünschen übrig lassen – da fragt sich eigentlich nur noch, wann die langersehnte Ae 4/7 erhältlich sein wird. Nun, um etwas Geduld müssen wir Sie noch bitten. Aus verschiedenen Gründen: Wie Sie aus dem vorletzten RailMail wissen, ist Marcel Hintermann unser einziger Konstrukteur. Obwohl er schon seit mehr als einem Jahr damit beschäftigt ist, die Ae 4/7 völlig neu aufzubauen, kommen wir erst jetzt in die letzte Konstruktionsphase. Nicht weil er getrödelt hat, sondern weil gut Ding eben Weile haben will.

Ausserdem ist einiges dazwischen gekommen. Auf Marcel Hintermanns

CAD-System sind in den letzten zwölf Monaten ausser der Ae 4/7 die Pläne einiger anderer Modelle (Habils, Kesselwagen usw.) entstanden. Und sozusagen nebenbei zeichnete er im SBB-Jubiläumsjahr auch noch diese und jene Bemalungsvariante für Re 460 Jubiläums- und Werbeloks – was trotz Computer-Unterstützung seine Zeit braucht.

Natürlich könnten wir unsere Konstruktionskapazität ausbauen, zum Beispiel indem wir Konstruktionsaufträge an freie Mitarbeiter vergeben oder weitere Konstrukteure einstellen. Dem steht entgegen, dass wir die Entwicklung und die Werkzeuge neuer Produkte aus dem Gewinn finanzieren müssen, den wir mit bestehenden Modellen erwirtschaften. Als „Klein“-Unternehmen bewegen wir uns hier innerhalb wesentlich engerer Grenzen als unsere grossen Mitbewerber.

Ende gut, alles gut.

Dieses Sprichwort wird auch für die Ae 4/7 gelten: Wir haben mit dem Werkzeugbau begonnen. Das heisst, Sie werden nicht mehr allzu lange warten müssen. Auf ein Modell, das in Sachen Optik, Ausführung und Laufeigenschaften neue Massstäbe setzt.

Berne-Loetschberg-Simplon: 4x1=1

En 1906 fut décidé la construction de la ligne du Lötschberg. Déjà à cette époque, les moyens financiers étant limités et la confédération ne montrant que peu d'intérêts pour ce projet, le canton de Berne se tourna vers l'étranger afin d'en obtenir le financement. La France participa à cette importante traversée des Alpes. Elle bénéficia ainsi d'un accès au sud, grâce à la jonction avec la ligne du Simplon.

En 1913 la ligne fut inaugurée sous caténaire 15000V, 16 2/3 Hz. Seul le tunnel de fâche était à double voie (14600m), mais les autres ouvrages déjà aménagés pour la deuxième voie. Afin de faciliter l'accès au Lötschberg, le BLS ouvrit en 1915 une ligne directe sous le Jura, Moutier-Longeau (Lengnau), aujourd'hui encore propriété du BLS (MLB).

Les compagnies suivantes, coexploitées par le BLS, gèrent un réseau commun de 245 Km de lignes ou 388 Km de voies:

BN: Berne-Neuchâtel, ligne ouverte le 1 juillet 1901 déjà.

SEZ: Spiez-Erlenbach-Zweisimmen, provenant de la fusion en 1942 des deux sociétés Spiez-Erlenbach de 1897 et Erlenbach-Zweisimmen de 1902.



Les trois sociétés coexploitées BN, SEZ et GBS appelées à disparaître.

GBS: Le Gürbentahlbahn (GTB) fondé le 22.6.1897 et le Bern Schwarzenburg Bahn (BSB) fondé le 29.11.1901 ont également fusionnés en GBS le 1er janvier 1944.

Le BLS a toujours fait figure de pionnier dans l'utilisation de son matériel roulant:

1944: Ae 4/4, première locomotive à bogie sans essieux porteurs, une révolution dans le monde ferroviaire. Après plusieurs modifications (pantographes, jalousies, résistances sur le toit) la série de 8 unités fut uniformisée en 1958. Quatre locomotives (No. 253 à 256) furent modifiées et accouplées en 1965 afin d'obtenir deux Ae 8/8 supplémentaires.

1959: La commande des deux dernières Ae 4/4 No. 259 et 260 fut modifiée en cours de réalisation afin d'obtenir une unité double reliée à demeure: ainsi naissait l'Ae 8/8 No. 271. Deux autres locomotives de ce type suivirent en 1962 et 1963, puis la modification des quatre Ae 4/4 citée plus haut.

1964: Ae 4/4 II, locomotive à redresseurs, d'abord numérotées de 261 à 265, puis autorisées en catégorie R (140Km/h) et rebaptisées Re 4/4. En raison de l'agrandissement de la série, et afin d'éviter un conflit, la numérotation changea en 1968/69: Re 4/4 No. 161 et suivant. La 161 fit des essais en Autriche, munie d'une commande à thyristor. Les machines de la dernière série, No. 190 à 195 (1982/83), sont munies d'un redresseur statique et d'un pantographe unijambiste. Les locs No. 177 à 180 sont attribuées aux compagnies coexploitées.

1994: Re 465. Locomotive 2000 modifiées au cahier des charges BLS, plus puissantes que leurs soeurs CFF, et surtout commande individuelle par axe et non par bogies comme sur les 460. Les huit premières machines (465001 à 008) appartiennent au BLS, alors que les suivantes (009 à 018), immatriculées BLS,

appartiennent aux CFF. C'est pour cette raison que ces magnifiques machines bleues circulent également sur le réseau CFF.

Pourquoi ce titre arithmétique, 4x1=1?

Pour deux raisons: la première du fait que les quatre compagnies coexploitées citées plus haut sont aujourd'hui sur le point de se réunir sous le même logo „BLS“. La deuxième raison du fait que les quatre locomotives décrites ci-dessus font toutes parties du programme de fabrication de la maison HAG: quatre modèles = un fabricant.

La maison HAG compte d'autres modèles du BLS dans son programme actuel et futur dont voici les références:

No. 180/181: Re 4/4 div. armoiries
 No. 182/183: Ae 4/4
 No. 184/185: Re 465 div. no. de série
 No. 240/241: Ae 8/8 avec 1 moteur
 No. 242/243: Ae 8/8 avec 2 moteurs
 No. 370/371: Wagon-autos
 No. 375/376: Wagon de chargement
 No. 452/453: Voiture 2ème classe
 No. 458/459: Voiture 1ère classe
 No. 462/463: Voiture 1/2ème classe

Sans oublier les séries spéciales (BN-SEZ-GBS et Re 4/4 décorée en 1994 pour notre 50ème anniversaire) ainsi que les voitures „ancienne génération“.

Tous nos wagons marchandises sont régulièrement en service sur le réseau BLS. Vous pouvez ainsi reconstituer de nombreuses compositions tractées par les machines du BLS sur votre réseau personnel. N'hésitez pas à consulter votre commerçant spécialisé habituel afin de compléter votre parc de véhicules.

Sponsoring, Jubiläum, Werbeloks

Das Sponsoring-Konzept der SBB zum Jubiläum hat – auch unter Modelleisenbahnern – zu reden gegeben. Die Stichworte dazu: **Exklusiv-Partnerschaften** und damit vermeintlicher **Ausschluss von Mitbewerbern**. Ähnliche Vorbehalte sind uns im Zusammenhang mit den **Re 460 Werbeloks**, an denen in der Regel auch der jeweilige „Sujet-Lieferant“ interessiert ist, zu Ohren gekommen. Mit den nachstehenden Informationen möchten wir die Situation klären.



Sorgen für Diskussionsstoff: Re 460 in Chrom, exklusiv von HAG, und mit Zugkraft, die der Kanton Aargau zum Teil für sich reservierte ...

Exklusivität hat ihren Preis.

Unser Sponsoringvertrag mit der SBB verpflichtete uns, klare Auflagen einzuhalten. Eine davon betraf den Verkaufspreis der Jubiläumslok: Er wurde schriftlich fixiert, sprich: auf 395 Franken limi-

tiert. Dem Sonderpreis stand andererseits ein ansehnlicher Sponsorbeitrag gegenüber, der in der Kalkulation durchaus ins Gewicht fällt: Er belastet jede produzierte Lok mit einem (dreistelligen) Betrag, der in etwa den Werkzeug-Amortisationskosten

entspricht, die wir pro Lok einrechnen müssen.

Kurz, das Jubiläum war finanziell ein – zugegebenermaßen – kalkulierbares Risiko. Allerdings mussten wir zum vorneherein bereit sein, die beträchtliche Investition zumindest teilweise als „Publicity“ zu verbuchen – oder gar abzuschreiben.

Werbung im Masstab 1:87

Wenn ein Unternehmen, oder wie im Fall „Aargau“ ein Kanton, eine Lok als Werbefläche mietet und gestalten lässt, entsteht geistiges Eigentum: Das entsprechende Design gehört dem jeweiligen Auftraggeber. Er hat das Recht, frei darüber zu bestimmen, wer dieses Sujet kopieren und vermarkten darf. Gibt er das Verwendungsrecht einem Modellhersteller weiter, darf er eine Gegenleistung verlangen. Erwartet wird meist, dass wir eine Teil-Auflage des Modells

für das Unternehmen und seine Kunden reservieren.

Diese Lösung kommt beiden Seiten entgegen: Unser Partner hat Freude an „seinem“ Modell und Sie als HAG-Liebhaber bekommen „Ihr“ Modell zu einem akzeptablen Preis. Letzteres ist übrigens entscheidend: Weil Werbeloks in relativ kleinen Serien hergestellt werden, können wir sie zu vernünftigen Preisen nur anbieten, wenn es uns gelingt, die Grund- und Fixkosten in engen Grenzen zu halten. Um das zu erreichen, sind wir in jedem Fall auf das Entgegenkommen des Design-Eigentümers angewiesen.

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