

EDITORIAL

Ende gut, alles gut!



Von Preis(en) und Wert(en)...

Wer eine HAG-Lok in die Hand nimmt, kann den Unterschied förmlich spüren: Solides Metallgehäuse, darunter präzise Fein-Mechanik, Teil für Teil (haar)genau zusammengebaut. Wir sind uns bewusst, dass das alles seinen Preis hat – der sich angesichts des Aufwands, der dahintersteckt, allerdings relativiert: Bearbeitung, Lackierung und Montage der rund 350 Einzelteile sind weitgehend reine Handarbeit. Dazu kommen die Selbstkosten für Material und Produktion der Rohteile, die je nach Modell 100 bis 120 Franken pro Lok ausmachen. Ganz zu schweigen vom siebenstelligen Betrag, den wir in die Entwicklung und Werkzeuge investieren, bevor ein Modell – wie zum Beispiel die Ae 4/7 – überhaupt gebaut werden kann.

Berücksichtigt man zudem, dass wir unsere Modelle in Stückzahlen herstellen, die andere als «Limited Edition» oder Sonderserie vermarkten, wird der (Gegen-)Wert einer HAG-Lok noch deutlicher. Vielleicht denken Sie daran, wenn Sie das nächste Mal zwischen einer HAG und der «Alternative» hin- und hergerissen sind.

Werner Gahler



Zugegeben: Es hat länger gedauert, als wir gedacht haben. Einer der Gründe war das Fahrwerk der neuen Ae 4/7: Die vier Starrachsen, die schon das Original zum «Geleise-Killer» machten, haben uns mehr als eine schlaflose Nacht bereitet. Also haben wir Prototyp um Prototyp gebaut, getestet und Fein-Arbeit geleistet. Bis das Ganze so durch die Kurven rollte, wie Sie das von einer HAG-Lok erwarten. Fazit: Der Aufwand hat sich gelohnt. Bald können Sie sich selbst davon überzeugen – sofern Sie bereits eine bestellt haben: Die erste Serie ist nämlich schon ausverkauft. Wie Sie sich ein Exemplar der zweiten sichern, steht auf der letzten Seite...

INHALT

Evelin und Kurt Zimmermann fangen nach 16 und 26 Jahren HAG was Neues an	2
Damit Sie den Anschluss nicht verpassen: Technische Tipps zum Thema Kupplung(en)	4
Total digital! Alles über den neuen HAG-Decoder	6
Was demnächst ins Rollen kommt:	8
La page romande	11

Ihr habt's gut gemacht! Macht weiter so...

Kurt Zimmermann im Einkauf und in der Lagerbewirtschaftung, seine Frau Evelin im Fabrikladen und in der «Ersatzteilzentrale»: Am 31. Juli 2000 hatten sie ihren letzten Arbeitstag bei HAG. Der Grund: Im Dezember eröffnen sie zusammen mit ihrem Sohn Stephan ein Speiserestaurant...



Kurt Zimmermann, das Organisationstalent: Irgendwie hat er es immer geschafft, dass die richtigen Teile zur rechten Zeit am richtigen Ort zur Verfügung standen.

Wenn das Hobby zum Beruf wird...

Anfangs der siebziger Jahre war Kurt Zimmermann als Buschauffeur bei den Verkehrsbetrieben der Stadt St. Gallen tätig und nebenbei begeisterter Modell-Eisenbahner. Und so kam es, wie es kommen musste: Da der Schichtbetrieb ihm einigeges an (Frei-)Zeit liess, begann

er, ab und zu als Reparatuer für uns zu arbeiten. Weil er bald einmal durch effiziente und genaue Arbeit auffiel, fragten wir ihn schliesslich, ob er nicht die Stelle und damit den Beruf wechseln wolle.

Kurt Zimmermann sagte ja, liess sich als Betriebsleiter engagieren und erwies sich schnell



Evelin Zimmermann: Wer ein bestimmtes Ersatzteil oder Zubehör suchte, war bei ihr an der richtigen Adresse.

als ausgesprochenes Organisationstalent. Damit drängte er sich geradezu als Einkäufer und Lagerbewirtschaftler auf. Für diese Aufgabe, zu der mit der Zeit auch die Eingangskontrolle, Arbeitsvorbereitung und Nachkalkulation kamen, brachte er nämlich alle Voraussetzungen mit.

Einsatz, Zuverlässigkeit und planerische Fähigkeiten

Entscheidend sind diese Eigenschaften eigentlich auf allen Gebieten, für die Kurt Zimmermann verantwortlich zeichnete.

Warum? Weil, der folgende Überblick zeigt's, der gesamte Produktionsablauf und letztlich die Qualität jedes einzelnen HAG-Modells davon abhängt.

Einkauf: Damit bei Produktionsbeginn wirklich alle Teile einbaufertig vorliegen, muss der Einkäufer die entsprechenden Rohmaterialien und Bauelemente bis zu 12 Monate im voraus bestellen. Einkauf ist so gesehen nichts anderes als die Kunst, den optimalen Kompromiss zwischen Preis,

Gut 42 Jahre HAG-Erfahrung...

Kurt Zimmermann

- geboren am 11.5.1946 in Egnach/TG
- bei HAG vom 1.1.1974 bis 31.7.2000
- Hobbies: früher Modell-eisenbahn, heute Mercedes-Oldie-Club
- geboren am 31.5.1947 in Bern
- bei HAG vom 1.12.1984 bis 31.7.2000
- Hobbies: Puppen und Kochbücher sammeln

Evelin Zimmermann

Qualität, Stückzahlen und Lagerhaltungskosten zu finden. Kurt Zimmermann ist das, nicht zuletzt dank seines grossen technischen Wissens, immer wieder gelungen.

Eingangskontrolle: Werden bestellte Teile geliefert, gilt es, sie genau zu prüfen, wenn nötig beim Lieferanten zu intervenieren und allenfalls rechtzeitig für einwandfreien Ersatz zu sorgen.

Lagerbewirtschaftung: Ziel ist es, jeden der 6000 Artikel, die wir am Lager haben, jederzeit griffbereit zu halten. Gefragt sind also Ordnung, Übersicht und System.

Arbeitsvorbereitung: Hier geht es darum, bis zum Produktionsbeginn sämtliche Bestandteile eines Modells bereitzustellen – termingerecht und in der nötigen Menge.

Nachkalkulation: Bei der Herstellung erfasst jede/r Mitarbeiter/in genaue Zeit- und Mengendaten auf Arbeitskarten, die in Form einer Kostenrechnung ausgewertet werden. Sie ist die Basis einer seriösen Preis-Kalkulation und zeigt auf, wo Kosten gespart werden müssen.

Dass Kurt Zimmermann diese Aufgaben 26 Jahre lang mit Bravour bewältigt hat, ist Grund genug, ihm ganz herzlich zu danken!

Und Evelin Zimmermann?

Unser Dank gilt ihr genauso: Sie hat sich nämlich im Laufe von 16 Jahren auf ziemlich allen Gebieten zwischen Spe-dition und Montage bewährt. In erster Linie hat sie aber den Fabrikladen und das Ersatzteilwesen betreut – auf eine herzliche Art, die vielen Kunden und uns selbst ans Herz gewachsen ist. Als Fachfrau im besten Sinne des Wortes hat Evelin Zimmermann entscheidend zum guten Ruf unseres Ersatzteilservices beigetragen. Und: In flauen Zeiten hat sie nicht etwa Däumchen gedreht,

nein, da wurden flugs Teile abgepackt und etikettiert oder Regale aufgefüllt.

Wir sind sicher, dass sie auch in Zukunft zupackt und wünschen ihr und ihrem Mann viel Glück und Erfolg – im Steakhouse Bodan in Rorschach, das Mitte Dezember seine Türen öffnet.



Zwei Gestelle mit einigen hundert der 6000 Artikel, die bei uns im Lager liegen: Wer sich hier zurechtfinden und das Ganze effizient bewirtschaften will, braucht den Durchblick. Als «Orientierungshilfe» setzen wir – nebst dem Computer – auch Farben ein.

Neue Aufgabenverteilung:

Im Fabrikladen...

In Zukunft wird ihn **Teresa Pantaleo** führen. Neu ist dort übrigens nicht nur das Gesicht hinter der Ladentheke, sondern auch die Regelung der Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 14.00 bis 16.30 Uhr

...und im Einkauf

Hier springt einstweilen **Werner Gahler** in die Bresche – wobei wir selbstverständlich auf der Suche nach einer längerfristigen Lösung sind.



Weil letztlich Hundertstel-Millimeter entscheiden, prüfen wir, ob angelieferte Teile unseren Vorgaben entsprechen.

(Kurz-)Kupplungen, Kinematik, Kontakt(e)...

Wie lässt sich dies oder das (noch) besser oder gar perfekt machen? Der Reiz von Modelleisenbahnen liegt für viele darin, dem Original möglichst nahe zu kommen und das Optimum zu erreichen. In diesem Sinne möchten wir wieder ein paar technische Tipps weitergeben.

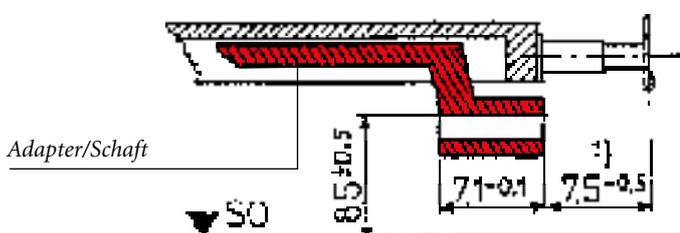
Doppeltraktion: Kupplungsadapter machen's möglich.

Ein langer Zug mit zwei hintereinander gekuppelten Loks wirkt zweifellos imposant. Die Loks so zu kuppeln, dass sie in engen Kurvenradien nicht entgleisen, ist allerdings leichter gesagt als getan. Am «schönsten» wäre es natürlich, wenn sich die beiden Loks Puffer an Puffer kuppeln liessen. Leider ist das unmöglich, weil Loks in der Regel nicht über Kinematik verfügen (kulissengeführter Kupplungsschaft, der beim Einschwenken länger wird). Auch Kurzkupplungen nützen nichts, da diese eine Kinematik voraussetzen.

Was nun?

Als Lösung kommen nur die altbewährten Bügelkupplungen in Frage. HAG bietet sie in drei Längen an (siehe nächste Seite). Sie lassen sich allerdings nur montieren, wenn die Lok mit Kupplungsschäften/-adaptern nach NEM-Norm 362 ausgerüstet ist. Bei den meisten HAG-Loks der neuen Generation (ab 1991) sind diese eingebaut. Für alle anderen sind sie als Zurüstteil lieferbar (siehe HAG-Hauptkatalog, Seite 45 bzw. RailMail Nr. 3, Seite 7).

Auch bei Loks der alten Generation, z.B. Art.Nrn. 160/161, 180/181, 182/183, 240/241, können NEM-Adapter montiert werden – unter einer Voraussetzung: Der Schlitz im Schnee-räumer, der aus Eisenblech oder Kunststoff besteht, ist vorher mit einer Feile um ca. 0.8 mm gegen unten zu vergrössern. Bei der Wahl



des Adapters müssen Sie zudem auf seine Länge achten: Der Abstand zwischen der Pufferfront und der Frontfläche des Adapters darf höchstens 7.5 mm betragen. Ist dieses Mass grösser, muss ein längerer Schaft eingesetzt werden.

Die richtige Länge der Bügelkupplung

Sie ist so zu wählen, dass die Hakenfläche der Kupplung mindestens 3 mm vor den Puffern liegt. Zudem sollte der Haken den Puffer auch bei vollem Einschwenken nicht berühren – was Sie am besten in S-Kurven, zum Beispiel beim Spurwechsel über Weichen, ausprobieren: Die Länge stimmt, wenn Schieben und Ziehen möglich ist, ohne dass sich die Puffer verhaken.



Doppeltraktion Re 460: Wir haben's getestet.

Bei beiden Loks haben wir den serienmässigen Schaft Art.Nr. 280 064-50 belassen, die Kupplungshaken aber entfernt und durch Bügelkupplungen Art.Nr. 480 084-75 ersetzt. Diese Kombination erfüllt die Kriterien knapp: Sie ist die kürzest mögliche Verbindung und funktioniert auf schön verlegten Geleisen tadellos. Sind in Kurven Unebenheiten (z.B. beginnende Steigung) vorhanden, kann es allerdings vorkommen, dass sich Kupplung und Puffer verhaken. In diesem Fall empfehlen wir die nächst längere Version des Adapters (Art.Nr. 186 071-90) **oder** der Kupplung (Art.Nr. 280 063-75). Beides zusammen ist in der Regel unnötig und vergrössert zudem den Lok-Abstand auf unschöne Weise.

Wenn Sie an Ihren Wagen generell Kurzkupplungen verwenden und deshalb natürlich auch die Wagenseite der Lok damit aus-rüsten wollen, muss der längere Schaft Art.Nr. 186 071-90 eingebaut werden. Diese Verbindung funktioniert, weil wagenseitig eine Kinematik vorhanden ist. Bei unseren Tests haben sich übrigens Fleischmann-Kurzkupplungen am besten bewährt.

Neue Bügelkupplungen

Unser Sortiment an Kupplungshaken und -adaptern (NEM-Normschächten) haben wir bereits in RailMail Nr. 3 (1996) vorgestellt. Dazugekommen sind jetzt Bügel-Kupplungen in drei Längen:

Art.Nr. 480 084-75
Länge 10.2 mm



Art.Nr. 280 063-75
Länge 12.3 mm



Art.Nr. 378 010-75
Länge 14.2 mm



BLS Ae 8/8: Lok-Hälften mit Ribu-Kinematik kurzkupplern...

(Ein Beitrag von lic. iur. Peter Weidmann)

Die Ribu-Kinematik ist eine in sich geschlossene Kunststoff-Einheit mit einem in kinematischer Bewegung schwenkbaren NEM-Kupplungsschacht. Sie passt in der Breite (17.8 mm) genau zwischen die beiden Bohrungen am Blechboden-Ende der Ae 8/8. Herr Weidmann hat deshalb die Kupplung nicht – wie bei Wagen üblich – am Boden festgeklebt, sondern umgedreht und mit dem Kupplungsschacht nach oben montiert.



Auf verblüffend einfache Art...

Durch die beiden Bohrungen werden von unten M2-Schrauben mit flachen Zylinderköpfen gesteckt und von oben mit relativ grossen Unterlagsscheiben und Muttern gesichert. Die Ribu-Kupplungsplatte wird dann zwischen Lok-Boden und Unterlagsscheiben festgeklemt. Vorteil: Die Ribu-Einheit lässt sich so in Längsrichtung jederzeit verschieben – was erlaubt, den Abstand der Lok-Hälften je nach gewünschter Kurvengängigkeit einzustellen. Die Kupplungs-Aufnahmen wurden mit recht-eckigen Stäbchen

verbunden und verklebt. Zum Schmieren des Mechanismus eignet sich Silikon-Spray.



Und noch ein Tipp:

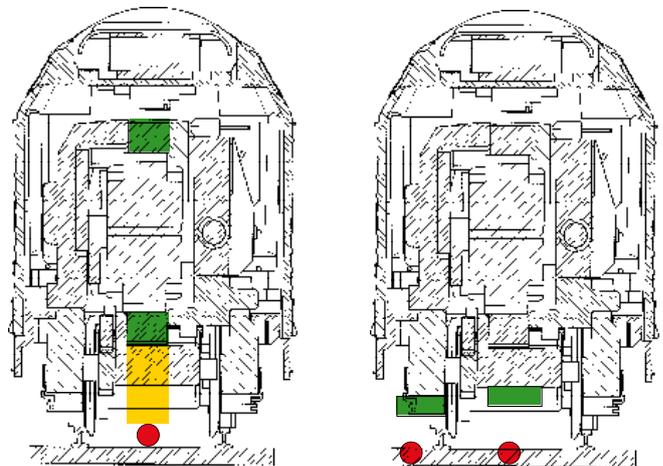
Bei der 2-motorigen Ae 8/8 ist vor dem Umbau aus Platzgründen ein Motor um 180° zu drehen: Beide Magnete müssen zum jeweiligen Führerstand zeigen. Bei der Gleichstromversion sind gleichzeitig die Isolierbüchsen der Räder auf die Getriebeseite zu verlegen.

Wenn Reed-Kontakte im falschen Moment ansprechen...

Mehrere Anwender von SRK-Reed-Magnetkontakten haben uns darauf hingewiesen, dass bereits die Überfahrt der Lok den Schaltvorgang auslöst, obwohl das dafür vorgesehene Magnetplättchen am letzten Wagen angebracht war. Ursache ist der Permanentmagnet des Lok-Motors: Tests haben gezeigt, dass Reed-Kontaktörhrchen, die zwischen den Schienensträngen auf den Schwellen montiert sind, je nach Empfindlichkeit tatsächlich auf sein Magnetfeld ansprechen. Der Grund: Die Distanz zwischen dem Kontakt und dem relativ starken Magnetfeld ist zu klein, zumal die Magnetlamellen des HAG-Motors das Magnetfeld vertikal, in Fahrtrichtung und genau zwischen den Schienensträngen bündeln.

Zwei Lösungsmöglichkeiten...

1. Man versenkt das Magnetörhrchen um die Schwellendicke nach unten, indem man mit einem Teppichmesser oder Seitenschneider in der Mitte von 1 oder 2 Schwellen ein Segment in der Dicke des Rörhrchens ausschneidet. Meist genügt dann die Distanz zum Magnetfeld.
2. Die Rörhrchen werden seitlich der Schienenstränge und damit ausserhalb des gebündelten Magnetfeldes montiert. Allerdings ist in diesem Fall auch das auslösende Magnetplättchen seitlich am Wagen anzubringen – zum Beispiel am Einstiegsbrett oder an der Drehgestellblende. Zusätzlicher Vorteil: Durch die Montage links oder rechts kann zwischen zwei Arten von Zügen unterschieden werden. Beim Drei-Leiter-System (Mittelleiter) ist diese Montage-Art zudem fast zwingend.



Falsche Montage
■ Distanz zu klein
■ Magnetfeld des Motors

Richtige Montage (Varianten)
■ versenkte Reed-Kontakte
■ angeklebte Magnetplättchen

In Sachen «digital» die erste Wahl...

Der HAG-Decoder 501 eröffnet neue Perspektiven – auf eine Art, die nicht nur erfahrene Modelleisenbahner sondern auch den (computerverrückten) Nachwuchs ansprechen wird. Aus zwei Gründen: Erstens lassen die Programmier-Möglichkeiten wirklich nichts zu wünschen übrig. Und zweitens werden wir auch entsprechende Kurse anbieten...

Was kann der Neue? Alles mögliche!

Um es vorwegzunehmen: Sämtliche Fähigkeiten und Leistungsmerkmale des Decoders HAG 501 zu beschreiben, ist hier aus Platzgründen unmöglich. Wir beschränken uns deshalb auf die wichtigsten Informationen.

Beliebig programmierbar...

Zur Verfügung stehen alle NMRA-Konfigurationsvariablen. Den meisten Anwendern werden zehn davon genügen:

- CV01 Adresse
- CV02 Startspannung
- CV03 Beschleunigungsrate
- CV04 Verzögerungsrate
- CV05 Endgeschwindigkeit
- CV06 Mittelspannung
- CV29 Fahrstufenbestimmung und Analogbetrieb ja/nein
- CV55, CV56, CV57 Lastausgleich

Decoder HAG 501: Das Wesentlichste in Kürze

- kompaktes Einbaumass: 30 x 17 x 6.5 mm
- 9-polige Schnittstelle
- liest NMRA- und Motorola-Datenformat
- Analog Gleich- und Wechselstrombetrieb möglich
- programmier- und abschaltbarer Lastausgleich
- Belastbarkeit: Dauerbetrieb 1.5 A, kurzfristig 2 A
- Beschleunigungs- und Bremsrate getrennt programmierbar
- nebst Licht zwei weitere Nebenfunktionen
- ohne Demontage des Lok-Gehäuses programmierbar
- produziert beim renommierten Hersteller Digitrax USA

...und in jeder Beziehung kompatibel.

Lokomotiven, die mit dem HAG 501 ausgerüstet sind, können auf folgenden Systemen gefahren werden: NMRA(DCC)-Systeme mit 14, 27, 28 und 128 Fahrstufen, Märklin-Motorola-System mit 14 Fahrstufen, Analog Gleich- und Wechselstrom (mit Lichtwechsel). Der Decoder unterstützt Märklin-, Uhlenbrock- und VSDM-Bremsbausteine (nach Ausschaltung des Analogbetriebs über CV29) und arbeitet selbstverständlich mit Lastausgleich (abschaltbar).

Auch mit älteren HAG-Loks.

Am zuverlässigsten funktioniert der Decoder in HAG-Loks der neuen Generation mit dem Motor Typ 88 und vernickelten Rad-laufflächen. Wenn Sie ältere HAG-Lokomotiven digital nachrüsten (lassen) wollen, empfiehlt es sich, diese – falls möglich – gleichzeitig auf den neuesten Stand umzubauen. Wichtig: Der Lastausgleich funktioniert nur mit einem Permanentmagnet-Motor, der absolut potentialfrei ist.

Zum Thema Programmierung:

Der HAG 501 lässt sich – bedingt durch die Vielfalt der Möglichkeiten – nur mit Hilfsgeräten programmieren. Grundsätzlich kann dazu jedes NMRA-Programmierzug (Uhlenbrock Intellibox, Lenz, Zimo, Digitrax-Systeme) verwendet werden. HAG selbst bietet Ihnen zwei Varianten an:



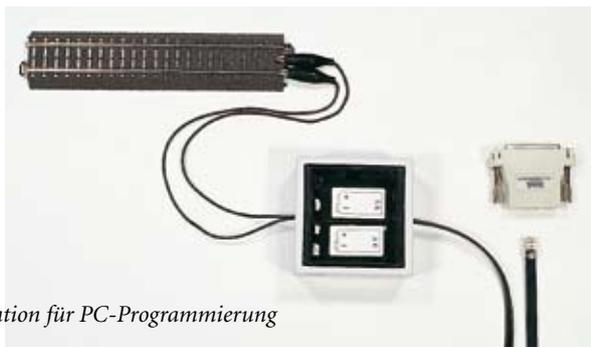
*Der neue HAG-Decoder mit Kabelbaum:
Programmierbar über
PC-Interface (links
unten) oder Handgerät
(rechts)*

Das PC-Programmier-Paket...

Für PC-Anwender (ab 486, Windows) haben wir ein Komplett-Set (Art.Nr. 502) zusammengestellt. Es kostet Fr. 125.– und enthält
1. die Programmier-Software «Pr1» auf Diskette (Installation über a:\setup.exe) und das Handbuch dazu (d/f)

- ein 25-poliges Interface RS 232 als Schnittstelle zum PC (handelsübliche Adapter zu 9-poligem Anschluss möglich)
- eine 2 x 9-Volt-Batterie-Box für geglättete Gleichspannung von 18 Volt, Anschlüsse: Kabel zum Interface, 2 Klemmen fürs Programmiergleis

In diesem Zusammenhang ein Hinweis: Verwenden Sie, entsprechend der Lok, ein 2- oder 3-Leiter-Gleis und schliessen Sie es korrekt an. Dann kann eigentlich nichts mehr schiefgehen: Einige Maus-Klicks genügen, um die Lok zu programmieren und die gespeicherten Daten auszulesen – der Bildschirm zeigt sofort, ob Sie's richtig gemacht haben.



Konfiguration für PC-Programmierung

...oder das Hand-Programmier-Set

Programmieren ohne PC? Das Set (Art.Nr. 500) umfasst zum Preis von Fr. 195.– alles, was Sie dazu brauchen:

- das Programmiergerät Nr. 500 und die 2 x 9-Volt-Batterie-Box
- Verbindungskabel zum Gerät und zum Programmiergleis
- ein Handbuch mit genauer Programmier-Anleitung

Letzteres ist übrigens als Art.Nr. 501 010 auch einzeln lieferbar.



Konfiguration für Hand-Programmierung



Und so wird der HAG-Decoder am einfachsten montiert: Man nehme ein rechteckiges Hartgummi-Klötzchen (Art.Nr. 501 013-75), belege es unten und oben mit beidseitigen Klebestreifen und klebe das Ganze so auf den Lok-Boden, dass der Kabelbaum des Decoders gleich hinter dem Stecker auf dem Klötzchen aufliegt. Positiver Nebeneffekt: Der Decoder steht frei in der Luft und wird entsprechend gut gekühlt.

Ein- und Umbau: Was kostet's?

Die günstigste Variante:

Sie bestellen eine HAG-Lok ab Werk digitalisiert:
Lok-Preis + Fr. 98.—

Selbst einbauen...

Der Decoder 501 kostet inkl. Kabelbaum mit Schnittstelle und Einbauanleitung Fr. 125.—

...oder bei HAG einbauen lassen:

Der Aufwand hängt vom Herstellungsjahr Ihrer Lok ab. Bei Loks, die technisch bereits auf digital-tauglichem Stand sind (Motor Typ 88, Permanentmagnetfeld, vernickelte Rad-Lauf-flächen), belaufen sich die Kosten für den Decoder und den nachträglichen Einbau auf Fr. 165.—

Umbauarbeiten an der Lok

Hier ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

- Motor-Umbau auf Typ 88: Fr. 135.—
- Feldspule durch Permanentmagnet ersetzen: Fr. 25.—
- neue Räder mit vernickelten Laufflächen, pro Antriebsdrehgestell: Fr. 22.—, pro Laufdrehgestell: Fr. 17.—

Fazit: Der Decoder ist günstiger geworden.

Zum Vergleich die früheren Kosten: Digital-Lok ab Werk + Fr. 180.—, nachträglicher Einbau Fr. 213.—

(alle Preise gültig für die Schweiz, inkl. Mwst)



Digital-Kurse: Sind Sie interessiert?

Wir planen zur Zeit mehrere Kurse über Einbau und Programmierung des Decoders HAG 501. Sie werden jeweils am Samstag, für Händler am Montag, in Mörschwil stattfinden und von 10.00 bis ca. 16.00 Uhr dauern. Teilnehmer/innen können die selbst umgebaute Lok zum Fabrikpreis erwerben. Kursgebühr inkl. Mittagessen: Fr. 80.—

Halten Sie mich auf dem laufenden!

Sobald die Anmeldeunterlagen vorliegen, senden Sie diese bitte an folgende Adresse:

Vorname, Name:

Strasse:

PLZ/Ort:

Talon senden oder faxen an HAG-Modelleisenbahnen AG,
CH-9402 Mörschwil, Fax +41 (0)71 868 90 80

Neue Loks, neue Wagen...

Die folgende Übersicht zeigt, was wir zur Zeit planen, erhebt aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Kurz: Überraschungen sind nie ganz auszuschliessen...



Re 4/4^{III} Regionalverkehr Mittelland, Art. Nr. 194~/195= RM, mit verschiedenen Wappen: Bern, Luzern und Amt Lebern



BT-Umrichterlok «Vögele», Art. Nr. 186~/187= Vögele



Re 460 SBB, Art. Nr. 280~/281= Skandia



Geschlossener Güterwagen, Typ Habils, Art. Nr. 602~/603= Bahnrühling



Doppelstöckiger Reisezugwagen IC 2000, 2. Klasse, Art. Nr. 490~/491=



Geschlossener Güterwagen, Typ Habils, Art. Nr. 384~/385= Nendaz



Coop Railshop Wagen, Art. Nr. 710~/711= Coop

Demnächst in Neu-Auflage:

- Re 460 «TEE» (2. Serie, siehe auch nächste Seite)
- Re 4/4^{II} «Cargo», Art. Nr. 246~/247= Cargo

WERBE-TRÄGER:

Wie das Verkehrshaus zu (s)einer Re 460 kam...

Letztes Jahr haben das Verkehrshaus und die «Schweizer Familie» gemeinsam einen Gestaltungswettbewerb für eine Werbe-Lok des Luzerner Museums ausgeschrieben. Eingereicht wurden über 900 Arbeiten. Beurteilt hat sie eine Fachjury, die zehn Entwürfe prämierte.

Der 1. Preis ging an Christoph Spahni aus Diessbach, dem wir Ende August das erste, fertige Modell «seiner» Lok übergeben konnten. Dass sie sich sehen lassen darf, zeigt ein Blick auf die letzte Seite. Dort finden Sie



auch den Talon, mit dem Sie sich ein Exemplar der zweiten Serie reservieren können, die wir in den nächsten Monaten

pro-duzieren.



Charles Berner von HAG übergibt Christoph Spahni (rechts) die erste Verkehrshaus-Lok

AUSGESTELLT:

Modell-Eisenbahnen Eisenbahn-Modelle Von 1944 bis 2000



Unter diesem Titel findet in St. Gallen vom 15. 11. bis 29. 12. 2000 eine Ausstellung statt, die fast 60 Jahre Modellbau-

Geschichte dokumentiert – selbstverständlich am Beispiel HAG: Gezeigt wird ein repräsentativer Querschnitt vom ersten Spur-0-Modell bis zur neuen Ae 4/7.

Die Ausstellung in der Garage «Autopark» an der Molkenstrasse 3 ist von Montag bis Samstag während der üblichen Geschäftszeiten geöffnet. Der Eintritt ist frei – für alle, die ein bisschen in Nostalgie schwelgen oder den Reiz (fast) perfekter Fein-Mechanik entdecken möchten. Ein (Familien-)Ausflug

TEE-CLASSICS: Nachtrag zu RailMail Nr. 6

Das Re 460-Sondermodell im TEE-Design, das der Verein TEE-CLASSICS mit HAG realisiert hat, fand bisher 300 Abnehmer – eine weitere Serie ist geplant. Ein Exemplar wurde anlässlich der Modellbautage 1999 im Verkehrshaus Luzern verlost. Da der glückliche Gewinner, wie der Zufall so spielt, gleich selbst anwesend war, konnten wir ihm den Preis persönlich übergeben. Und zwar vor dem Original-Tee-Steuerwagen, der – noch in den «Northlander»-Farben – ebenfalls für ein paar Tage im Verkehrshaus zu Gast war.



M. Bächli (Verein TEE-CLASSICS), Gewinner U. Müller und W. Gahler (HAG)

Die SBB-Lokomotiven Ae 6/6

Zu den wohl beliebtesten SBB-Triebfahrzeugen zählen die Ae 6/6, die vor allem als Wappenloks bekannt sind und jahrelang als **die** Gotthardlok galten. Das erste Exemplar, die 11401, wurde am 4.9.1952 in Betrieb gesetzt. Mit dem Bau dieser 6-achsigen Drehgestellmaschine verfolgten die SBB das Ziel, die immer schwerer werdenden Züge auf der Gotthardlinie ohne Vorspannung rational zu befördern und die bisherigen Typen

Ae 4/7, Ae 4/6, Be 4/6 und die «Krokodile» abzulösen. Der Konstruktion der beiden Proto-typen 11401 «Ticino» und 11402

Die Ae 6/6 11401 bis 11425 sind als Kantonswappenlok bekannt, die Nummern 11426 bis 11450 tragen die Wappen der Kantonshauptorte und die Serie 11451 bis 11520 Wappen grösserer, mit der Bahn eng verbundener Ortschaften. Eine Ausnahme bildet die Ae 6/6 11483, die bei der Gründung des Kantons Jura dessen Wappen erhielt und dasjenige von Porrentruy an die Re 4/4 II 11239 abgab.

Einst das Parade-Pferd der SBB...

Während rund 20 Jahren nahmen die Ae 6/6 am Gott-hard



Die Ae 6/6 als HAG-Modell, hier in der Variante «Altdorf» ohne Zierstreifen / La variante «Altdorf» sans moustache, du modèle HAG Ae 6/6



Die Ae 6/6 11410 «Basel-Stadt» vor dem ehemaligen Depot Basel am 17.5.93 / L'Ae 6/6 11410 «Basel-Stadt» devant l'ancienne remise de Bâle le 17.5.93

«Uri» folgten zwischen 1955 und 1966 weitere 118 Exemplare. Die 6000 PS (4300 kW) starken, formschönen Loks erfüllten die in sie gesetzten Erwartungen vollauf. Mit diesem Typ wurde auch die aus der Dampflokzeit stammende Tradition der Namensgebung wieder aufgenommen und durch Wappen ergänzt.

eine Monopolstellung ein, bewältigten sie doch praktisch den gesamten Personen- und Güterverkehr. Ab 1971 trat mit der Re 4/4 III der erste Konkurrent auf, und mit der Inbetriebnahme der Re 6/6 erfolgte die schrittweise Ablösung vom anstrengenden Bergdienst. Die Ae 6/6 wurden zunehmend ins Mittelland verdrängt, wo sie vor allem schwere Güterzüge befördern, bis vor

kurzem aber auch vor Regionalzügen zum Einsatz kamen. Sie weckten auch im Ausland ziemliches Interesse. Bekannt sind v.a. die Schnellfahrversuche zwischen Forchheim und Bamberg 1969 mit der Lok 11414 «Bern». Durch verschiedene Anpassungen (Änderung der Getriebeübersetzung etc.) wurde die 200 km/h-Marke erreicht! Auf dem Netz der SBB beträgt die V max. 120 km/h.

Die Ae 6/6-Serie ist glücklicherweise bis auf den heutigen Tag von schweren Unfällen verschont geblieben und noch vollständig erhalten. Im aktuellen Betriebskonzept der SBB wiegt das Fehlen der Vielfachsteuerung als bedeutender Nachteil. Jetzt dürfte an eine Modernisierung dieser zuverlässigen Lok kaum mehr zu denken sein. Bereits werden keine Hauptrevisionen R3 mehr durchgeführt, und nur

ein markanter Anstieg des Güterverkehrs dürfte die Ausrangierung der ersten Lok verzögern. Freuen wir uns deshalb beim Anblick dieses bewährten Fahrzeugs, auch wenn die Ästhetik v.a. der Kantonswappenlok durch den Anbau der Aufstiegtreppe zur UIC-Steckdose und des Handlaufs mitten im «Schnauz» etwas gelitten hat.

Im Massstab 1:87

Vor einigen Jahren hat sich HAG dieser beliebten Lok angenommen und ein originalgetreues Modell in mehreren Varianten geschaffen, dessen Zugkraft ebenso wie in der Wirklichkeit geschätzt wird.

*Text und Photos:
Marcel Broennle*

Les locomotives CFF Ae 6/6

Les Ae 6/6, surtout les «moustachues», comptent parmi les véhicules CFF les plus populaires. La première loc de cette série, la 11401, fut mise en service le 4.9.1952. Ce type à deux bogies à trois essieux moteurs devrait remorquer les trains devenus de plus en plus lourds sur la rampe du Gothard de façon rationnelle sans renfort en tête et relayer les Ae 4/7, Ae 4/6, Be 4/6 et les «crocodiles». La construction des deux prototypes 11401 «Ticino» et 11402 «Uri» est suivie

lités liées au rail. Seule exception: la 11483 devenue «Jura» par la création de ce canton et ayant donné son ancien écusson «Porrentruy» à la Re 4/4 II 11239.

Autrefois le fleuron des CFF

Pendant 20 ans environ, les Ae 6/6 ont quasiment détenu le monopole de la traction des trains marchandises et voyageurs au Gothard. Une première concurrente s'annonce avec la



Die Ae 6/6 11481 «La Chaux-de-Fonds» ist mit dem Überfuhrzug 60280 U in Genève-La Praille eingetroffen, 2.8.99 / L'Ae 6/6 11481 «La Chaux-de-Fonds» vient d'arriver à Genève-La Praille en tête du train local 60280 U le 2.8.99

l'Ae 6/6 pour le réseau de la Savoie. Stationnées à Annemasse, elles ont assuré des services jusqu'à 1980.

Heureusement, la série des Ae 6/6 est toujours au complet et a été épargnée d'accidents graves jusqu'à ce jour. Seul inconvénient dans l'exploitation actuelle: le manque de la conduite multiple. Et avec une moyenne d'âge de 40 ans, elle ne bénéficiera pas de modernisation. Bien au contraire, plus aucune révision principale R3 n'est effectuée, et sans un essor massif du fret, la première mise au rebut d'une Ae 6/6 ne va pas tarder. Raison de plus de voir avec plaisir le passage de ces belles locs.

même si leur esthétique a quelque peu souffert après le montage de la prise UIC et de son escalier, et surtout de la rambarde au milieu de la «moustache»!

A l'échelle 1:87

Pour le bonheur des modélistes, la maison HAG a re-produit fidèlement les diverses variantes de ce type bien apprécié à l'échelle HO il y a quelques années. En réalité comme en modèle réduit, cette loc se distingue par sa puissance et robusteté.



Die formschöne Ae 6/6 11415 «Thurgau» im Ursprungszustand mit Fahrberechtigungssignal, Genf, den 9.7.95 / La belle Ae 6/6 11415 (Thurgovie) à l'état d'origine avec le feux d'autorisation de marche, Genève, le 9.7.95

par la commande de 118 exemplaires livrés entre 1955 et 1966. Ces belles locs, d'une puissance de 6000 CV/4300 kW, ont parfaitement rempli les conditions du cahier des charges. Elles ont aussi renoué avec la tradition des noms de locs datant de l'époque de la vapeur, et complétée par les écussons. Les Nos 11401 à 11425 «moustachues» sont décorées par des enjolivures chromées et portent les écussons des cantons, les 11426 à 11450 ceux des chefs-lieux, et les 11451 à 11520 ceux de loca-

Re 4/4 III dès 1971, et la livraison des Re 6/6 provoque le transfert successif vers les lignes en plaine. Là, elles assurent toujours la traction des trains marchandises lourds et de quelques rares régionaux. Les pays limitrophes s'intéressaient également à la présentation de l'Ae 6/6. Bien connus sont les essais de vitesse jusqu'à 200 km/h en Allemagne effectués par la 11414 après diverses adaptations. La SNCF commanda 10 locs CC 25001 à 25010 bi-courant 25 kV 50 Hz/1500 V directement dérivées de



Güterlast für die 11426 «Stadt Luzern» bei Sempach am 18.5.93 / Un train marchandises pour cette Ae 6/6 11426 (Ville de Lucerne) près de Sempach le 18.5.93

NUR FÜR RAIL MAIL-LESER/INNEN:

Ae 4/7 zum Zweiten!

Das erfreuliche Echo auf die erste Serie veranlasst uns, möglichst bald die zweite zu produzieren. Bis am 31.12.2000 können Sie Ihr Exemplar vorbestellen. Die Wechselstrom-Variante der Ae 4/7 wird als erste HAG-Lok generell digitalisiert ausgeliefert, weil sich der Decoder auch im Analog-Betrieb hervorragend bewährt. Da für Gleichstrom kein Elektronik-Baustein nötig ist, wird die entsprechende Ausführung der Lok rund Fr. 80.- weniger kosten.



Und neu: Die Re 460 «Verkehrshaus»

Leider wird die Lok einstweilen nicht als Original realisiert. Aber was nicht ist, kann ja noch werden. Inzwischen dürfen Sie sich am Modell freuen, das wir im Frühling 2001 ausliefern.



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

BDe 4/4 in drei Varianten.

Sie werden nicht nur Erinnerungs- sondern auch Seltenheitswert haben: Die drei Varianten des Triebwagens BDe 4/4 stellen wir nämlich nur auf Bestellung her. Welche hätten Sie denn gern? Wenn Sie Ihren Favoriten jetzt reservieren, sind Sie bei der nächsten Auflage dabei!



Historischer BFe 4/4: alte SBB-Beschriftung, tannengrün lackiert, Faltenbalgblech und Dach in Silber, Aufschrift «Wiiländerli», stationiert in Winterthur, Art. Nr. 154 H~/155 H=



BDe 4/4 SBB: neue Beschriftung, Lok-Nr. 1629, eine geschlossene Stirnwandtüre, Dachaufsatz, Funkantenne, Gepäcktür-Aufschrift, Variante Hauenstein/Olten-Sissach, Art. Nr. 152 R~/153 R=



BDe 4/4 OeBB (Oensingen-Balsthal-Bahn): Lok-Nr. 651, mit Dachaufsatz und Funkantenne, Art. Nr. 152 O~/153 O=

ICH RESERVIERE FOLGENDE HAG-ARTIKEL:

- | | | |
|-----------------------------|---|-------------------------------|
| Ae 4/7 | Ex. Art.Nr. 138 ~, digitalisiert | <input type="checkbox"/> Dig. |
| | Ex. Art.Nr. 139 = | <input type="checkbox"/> Dig. |
| Historischer BFe 4/4 | Ex. Art.Nr. 154 H ~, Wiiländerli, Fr. 695.- | <input type="checkbox"/> Dig. |
| | Ex. Art.Nr. 155 H =, Wiiländerli, Fr. 695.- | <input type="checkbox"/> Dig. |
| BDe 4/4 | Ex. Art.Nr. 152 R ~ Hauenstein, Fr. 595.- | <input type="checkbox"/> Dig. |
| SBB | Ex. Art.Nr. 153 R = Hauenstein, Fr. 595.- | <input type="checkbox"/> Dig. |
| BDe 4/4 | Ex. Art.Nr. 152 O ~, OeBB, Fr. 595.- | <input type="checkbox"/> Dig. |
| OeBB | Ex. Art.Nr. 153 O =, OeBB, Fr. 595.- | <input type="checkbox"/> Dig. |
| Re 460 | Ex. Art.Nr. 280 VHS ~, Fr. 610.- | <input type="checkbox"/> Dig. |
| «Verkehrshaus» | Ex. Art.Nr. 281 VHS =, Fr. 610.- | <input type="checkbox"/> Dig. |

Dig. = ab Werk digitalisiert + Fr. 98.-
 (Preise = empfohlene Verkaufspreise)

Vorname/Name:

Strasse:

PLZ/Ort:

Datum:

Unterschrift:

Senden oder faxen Sie diesen Talon bitte Ihrem Fachhändler!