

EDITORIAL



(Sonder-)Wünsche erfüllen...

In letzter Zeit werden die Anfragen von Einzelkunden und Händlern, die sich ein HAG-Modell in einer ganz bestimmten Spezialausführung oder mit individueller Gestaltung wünschen, immer zahlreicher. Grundsätzlich erfüllen wir solche Wünsche natürlich gerne – schon weil das grössere Hersteller als wir, die sozusagen am Fließband produzieren, aus naheliegenden Gründen gar nicht können.

Allerdings müssen auch wir jeweils den Aufwand für eine Einzel-Anfertigung oder Kleinst-Serie und den Ertrag gegeneinander abwägen: Einerseits lassen sich Sonderaufträge meist nur in Handarbeit ausführen. Andererseits bleiben sich die Kosten für Druckfilme und Clichés natürlich gleich – unabhängig davon, ob wir damit nun zwei oder 200 Loks bedrucken. Mit anderen Worten: Auch wenn wir nur die reinen Selbstkosten verrechnen, kann sich da ganz schön was «zusammenlappern». Wer eine «Exklusivität» von uns haben möchte, muss also letztlich selbst entscheiden, was ihm der Spass (daran) wert ist...

Werner Gahler

125 Jahre Gotthard-Bahn



Eine Bahn, die von Norden nach Süden quer durch die Alpen führt, erschien im vorletzten Jahrhundert als fast unmöglich. Trotzdem wurde das Unglaubliche 1882 Wirklichkeit, nachdem ein für damalige Zeiten gigantisches Werk, das viele Verluste und Opfer gefordert hatte, vollbracht war: Am 1. Juni 1882 wurde der Gotthard-Tunnel eröffnet. 125 Jahre später feierten wir das – gleichzeitig mit dem Jubiläum der TEE-Ära, die am 2. Juni 1957 begann – auf einer Sonderfahrt, die uns (siehe Titelbild) auch nach Erstfeld und dort zur gleichnamigen Ae 6/6 führte.

INHALT

Portraitiert: Ljiliana und Ljubo Gadzic	2
Zur Feier des Gotthard- und TEE-Jubiläums: Die HAG-Sonderfahrt 2007	4
Was Sie wissen muss(t)en: HAG-Infos aus erster Hand	12
Was die nächsten Monate bringen: Neue Loks, neue Wagen	17
HAG-Reise 2008	20

MIT VIEL LIEBE ZUM DETAIL:



Ljiliana und Ljubo Gadzic leisten Präzisionsarbeit.

Er, ein gebürtiger Kroat, ist seit 1989 bei HAG tätig. Seine Frau Ljiliana hingegen «erst» seit dem 1.11.2000. Obwohl sie nicht in der gleichen Abteilung arbeiten, haben sie eines gemeinsam – das Finger-spitzengefühl, von dem in unserer Produktion nahezu alles abhängt.

Schauen wir zuerst Ljubo über die Schulter!

Aus der Beschreibung im RailMail Nr. 3, Seiten 2 und 3 kennen Sie vielleicht bereits die technischen Eigenschaften des Zink-Druckgusses, den wir bei uns ja so häufig verwenden. Was damals noch unser Mitarbeiter Elias Dos Santos gemacht hat, erledigt jetzt schon seit längerer Zeit Ljubo Gadzic: Er ist verantwortlich für die Behandlung der Metallgussteile, bevor sie lackiert werden.

In seinen ersten Jahren bei HAG hat Ljubo noch in der Lackiererei gearbeitet. Weil er

aber Atembeschwerden bekam, mussten wir ihn umschulen. Mittlerweile hat er sich zu einem richtigen Oberflächen-spezialisten entwickelt, der genau weiss, welche Gussteile wie zu bearbeiten sind. Besondere Sorgfalt widmet er natürlich den Lokgehäusen: Hier sind etwa 25 Arbeitsgänge notwendig, bis das Gehäuse lackierbereit ist. Fast alles wird von Hand gemacht: entgraten mit dem 3-Kant-Schaber, entfernen größerer Gräte und Eingussmarkierungen mit der Feile, aufbohren der Pantographen-Löcher (weil diese nachher als Positionierung bei der

CNC Bearbeitung dienen) und schliesslich das Überschleifen der ganzen Oberfläche mit feinem Schleifpapier.

Maschinen – allerdings ebenfalls handbediente – werden nur zum Ausstanzen der

Fenster und zum Vorpulieren der Oberflächen eingesetzt. Bei Letzterem liegt die Kunst darin, im Rohzustand der Gehäuse zu sehen, welche Unebenheiten die anschliessende Lackierung nicht überdecken kann: Da muss Ljubo dann besonders



Ljubo Gadzic an der Poliermaschine

STECKBRIEF:

Ljubo, Ljiliana – und ihre Familie



Ljubo Gadzic

- geboren am 28.5.1965 in Sibenik, Kroatien
- in der Schweiz seit 1989
- verheiratet seit 1988
- wohnhaft in Goldach SG
- Hobbies: Fussball, Sport, Tauben

Ljiliana Gadzic

- geboren am 6.12.1965 in Gnjilane, Serbien
- in der Schweiz seit 1986
- Hobbies: ihre Kinder Zaklina, Nikolina und Nebojsa, Kochen



Ljiliana Gadzic am Auswuchtapparat



Ein Rotor im Sensorenlager: Ljiliana wuchtet ihn mit grünem Kitt aus, der also später keinesfalls aus der Wicklung entfernt werden darf!

vorsichtig nachbearbeiten. Je nach Auftragslage wird Ljiubov bis zu drei Personen unterstützt. Als einziger vollamtlicher Mitarbeiter seiner «Abteilung» leitet und überwacht er also gerade in hektischen Zeiten auch noch die zusätzlichen Arbeitskräfte. Man kann sich deshalb gut vorstellen, dass er abends dann gerne seinen Hobbys nachgeht, zu denen in erster Linie natürlich seine Familie und – falls die Zeit noch reicht – etwas Sport gehören.

Seine Frau Ljiliana hat ganz andere Aufgaben...

Ljiliana Gadzic arbeitet in der Endmontage. Nachdem sie verschiedene Stationen durchlaufen hatte, spezialisierte sie sich auf das Auswuchten der Rotoren. Diese Arbeit erfordert viel Geduld, Feingefühl und Routine.

Der Rotor, auch Anker genannt, ist das Herzstück des Lokomotiv-Motors. Er läuft bei voller Leistung mit über 20'000 Umdrehungen pro Minute. Selbst geringfügige Unwuchten würden folglich den gleichmässigen und ruhigen Lauf des Motors merklich beeinträchtigen. Deshalb wird der Rotor mittels eines hochpräzisen Apparats (siehe Bild) auf beide Achsenden hin auf 0.1 Gramm genau ausgewuchtet: Um die Unwucht auszugleichen, drückt Ljiliana mit einem Zahnarzt-Instrument kleine Knöllchen eines Zwei-Komponenten-Kitts in die entsprechende Wicklung. Dieser Kitt härtet anschliessend aus und hat die gleiche Aufgabe wie das Blei beim Autoreifen.

«Wie weiss die Frau, wohin das Gewicht gehört?» werden Sie

sich jetzt fragen. Nun – stirnseitig werden am Kollektor schon lange vorher drei weisse Punkte aufgedruckt. Zum Auswuchten wird der Rotor dann in einen kleinen kugelgelagerten Lagerbock gelegt, dessen Lagerstellen schwimmend angebracht und an Sensoren angeschlossen sind. Ein Riemenantrieb bringt den Rotor nun auf ca. 8000 Umdrehungen pro Minute. Ein daneben installiertes Stroboskop leuchtet mit seinen Blitzen den Rotor so an, dass das menschliche Auge

glaubt, der Rotor stehe still. Durch die scheinbar stillstehenden weissen Punkte kann man genau erkennen, an welcher Stelle der erwähnte Kitt angebracht werden muss. Ein präzises Messgerät gibt Auskunft darüber, wann die Toleranzgrenze erreicht ist. Diese Arbeit erfordert volle Konzentration und grosse Ausdauer. Deswegen möchten wir Ljiliana, die das wochenlang «durchsteht», auch ein Riesen-Kompliment machen.

MITARBEITER-JUBILÄEN:

HAG dankt für die langjährige Treue!

Wer konstante Qualität herstellen will, muss einen treuen, zuverlässigen und erfahrenen Mitarbeiter-Stamm haben. Genau das darf die Firma HAG mit Stolz von sich behaupten: Jedes Jahr können wir Mitarbeitern zu 10, 15, 20, 25 oder mehr Jahren bei HAG gratulieren. Dieses Jahr sind es zwei Damen...



Gabi Moser (links) aus St. Gallen ist seit dem 27. September 1982 bei uns tätig. Wir gratulieren ihr zu ihrem 25-jährigen Jubiläum und danken ihr ganz herzlich für ihre Treue und die wertvolle Mitarbeit.

Silvia Heller aus Goldach hat ihre Tätigkeit bei HAG am 4. November 1992 aufgenommen. Auch ihr gratulieren wir herzlich und danken für ihren Fleiss und die Zuverlässigkeit, auf die wir seit 15 Jahren zählen dürfen.

«125 Jahre Gotthardbahn» und «50 Jahre Trans-Europ- Express (TEE)»»

Der nachstende Reisebericht wurde von Reinhold Pletziger aus Münster (D) verfasst. Er ist einer der treuesten HAG-Sonderfahrten-Teilnehmer – und ein Kenner der Eisenbahnszene, mit den Spezialgebieten TEE und Hochgeschwindigkeitszüge.

Als bislang stets bestens zufriedener HAG-Reise-Fan war ich schon sehr gespannt auf das neue HAG-Reisen-Management: Die Firma HAG Modellbahnen AG hat in diesem Jahr bekanntlich den neuen Geschäftsbereich «HAG-Reisen» gegründet und mit der Realisierung aller damit verbundenen Aufgaben – d.h. Planung, Organisation und Durchführung der allseits beliebten und unvergesslichen, jährlichen HAG-Schienausflüge – nun endlich die in diesem Genre bereits seit Jahren ehrenamtlich tätigen HAG-Fans Walter Osterwalder und Peter Roskopf offiziell beauftragt.

Das neue HAG-Reise-Team bestand die Feuertaufe bravouros!

Da in diesem Jahr die bedeutenden Eisenbahnjubiläen «125 Jahre Gotthardbahn» und «50 Jahre Trans-Europ-Express-Verkehr» begangen werden, gelang es dem neuen HAG-Reise-Team, diese beiden Jubiläen – innerhalb eines unvergesslichen Ausflugs mit vielen einzigartigen Attraktionen –

geschickt und profihaft miteinander zu verbinden: Die inzwischen 5. HAG-Reise ermöglichte es, einzigartige Eindrücke zu gewinnen und diese auch mit nach Hause zu nehmen.

Perfekt organisiert und auf – in diesem Umfang – nicht geahnte Resonanz stossend (über 180 Reisetilnehmer/innen) fand am 2. Juni 2007 der diesjährige HAG-Schienausflug unter dem Leitmotto «125 Jahre Gotthardbahn» statt – und zwar, angesichts des gleichzeitig auf den Tag genau fallenden 50-jährigen TEE-Jubiläums (Aufnahme des legendären Trans-Europ-Express Verkehrs am 2.6.1957), natürlich standesgemäß mit dem RAe TEE II 1053 von St. Gallen nach Biasca.

Ab dort konnten die Reisetilnehmer/innen unter drei Alternativen für die Rückfahrt nach Erstfeld wählen:

- mit Fotobussen (Postautos) über die alte Gotthard-Staatsstrasse mit zahlreichen Fotohalten und mit historischem Suppen-Zmittag in Göschenen



- oder mit einem von den SBB-Dampfloks C5/6 «Elefant» in Doppeltraktion mit der A 3/5 gezogenen historischen Waggenzug (1.-, 2.- und 3.- Klasse-Wagen) mit Suppen-Zmittag in Göschenen

- oder mit dem RAe TEE II ohne Suppen-Zmittag in Göschenen. Die Rückfahrt für alle erfolgte dann ab Erstfeld mit dem Dampfzug bis Olten und von

dort individuell mit Regelzügen in die jeweiligen Wohnorte der Reisetilnehmer/innen.

Doch nun der Reihe nach...

Da ich – im Gegensatz zu den bisherigen HAG-Reisen – diesmal erst in Zürich HB zustieg, wartete ich mit schussbereiter Kamera am Morgen des 2. Juni 2007, 07.43 Uhr auf die planmässige Einfahrt des TEE II auf Gleis 22, um die ersten Fotos

«125 ans du Chemin de fer du Gothard» et «50 ans Trans-Europ-Express (TEE)»

Le compte-rendu suivant a été rédigé par Reinhold Pletzinger de Münster (D). Il est l'un des plus fidèles participants aux voyages HAG – et un connaisseur de la scène ferroviaire, spécialisé dans les domaines du TEE et des trains à grande vitesse.



Fan des voyages HAG, toujours très satisfait, j'attendais avec impatience le nouveau programme de HAG. Cette année, la maison HAG Modelleisenbahnen AG a créé «HAG-Reisen», une nouvelle branche commerciale. Elle a officiellement mandaté Walter Osterwalder et Peter Roszkopf, actifs dans ce domaine en tant que bénévoles depuis des années, pour la réalisation de toutes les

tâches liées à ce type d'entreprise – c'est-à-dire la planification, l'organisation et la mise sur pied des excursions annuelles HAG, très appréciées et inoubliables.

La nouvelle équipe de HAG vit son baptême du feu avec bravoure!

Comme on célèbre cette année les importants anniversaires; «125 ans du Chemin de fer du

Gothard» et «50 ans du Trans-Europ-Express», la nouvelle équipe de HAG-Reisen a réussi à unir de manière habile et professionnelle ces deux jubilés en une seule excursion truffée de nombreuses attractions uniques. Le 5e voyage HAG a permis d'emmagasinier d'exceptionnelles impressions et d'en tirer finalement de merveilleux souvenirs.

Parfaitement organisée et suscitant un écho d'une ampleur inattendue (plus de 180 participants/es), l'excursion ferroviaire annuelle HAG s'est tenue le 2 juin 2007 sur le thème «125 ans du Chemin de fer du Gothard». Etant donné que le jubilé du TEE tombe exactement sur ce jour-là (mise en service du légendaire Trans-Europ-Express le 2 juin 1957), la RAe TEE II 1053 transporte les voyageurs de St. Gall à Biasca, en toute conformité, évidemment.

De là, les participants/es peuvent choisir de revenir à Erstfeld selon trois alternatives: - par bus-photos (car postal) en

utilisant l'ancienne route cantonale du Gothard, avec de nombreuses haltes et pause-soupe historique à Göschenen.

- ou avec un train historique (voitures de 1ère, 2e et 3e classes) tiré par une loc à vapeur C 5/6 «Eléphant» en double traction avec l'A 3/5 et pause-soupe historique à Göschenen.

- ou avec la RAe TEE II. D'Erstfeld, le voyage retour s'effectue avec le train à vapeur jusqu'à Olten, avant que les participants/es ne regagnent leur domicile individuellement par train régulier.

Prenons les choses dans l'ordre...

Comme je ne rejoins le voyage qu'à Zurich Gare centrale – au contraire des autres fois –, j'attends, au matin du 2 juin 2007, l'arrivée du TEE prévue à 07.43, voie 22, armé de ma caméra pour prendre les premières photos. Mais, comme affirmé, «j'attends», car – chose plutôt inhabituelle pour les CFF – le train spécial est annoncé avec près de 20 minutes de

zu fertigen. Doch wie gesagt, ich «wartete», denn – für die SBB eher ungewöhnlich – wurde der Extrazug mit einer Verspätungszeit von ca. 20 Minuten angekündigt. Als er dann endlich im Tiefbahnhof auf Gleis 22 einfuhr, streikte vor Schreck sogar der Auslöser meiner Kamera, denn anstelle der ersehnten eleganten Frontpartie des RAe 1053 fuhr eine Standard Re 4/4 II (11.318) ein und hatte zwar nicht – wie zunächst befürchtet – alternativ einen Wagenzug am Haken, sondern zum Glück sehr wohl doch den TEE II (Bild 1).

Schnell stiegen alle HAG-Fans zu und erkundigten sich dann zunächst nach der Ursache dieser unerwarteten Zugkomposition.

Was war tatsächlich passiert?

Schon mit Verspätung war der RAe morgens in St. Gallen bereitgestellt worden, da während der Zufahrt in Höhe von Aadorf der Motor des Stufenschalters streikte. Daher entschloss man sich in St. Gallen, vorsorglich eine von Winterthur geordnete Re 4/4 II vorzuspannen.

Nach diesem ersten «Schreck» wurden dann gratis Kaffee und ein Gipfeli serviert. Weitere Getränke, Sandwiches usw. konnten gegen Bezahlung erworben werden. Da auf dieser Reise die Restauration nicht durch «elvetino» erfolgte, übernahmen ehrenamtlich mitreisende HAG-Anhänger, insbesondere Anhängerinnen (!), den gesamten und perfekt klappenden Service im ganzen Zug.



Und noch eine Person, elegant in blütenweisse Servicejacke gekleidet, fiel allen Mitreisenden wegen ihrer freundlichen, hilfreichen und ruhigen Art, nicht zuletzt aber wegen ihres perfekten Umgangs mit den «Kunden» auf – nämlich der inzwischen über 70jährige Franz Steinhauser. Er reiste über 40 Jahre als «Chef de Service» in noblen Speisewagen durch ganz Europa, u.a. natürlich auch stets in den TEE I und II. Das schwere Zugunglück des RAm Nr. 501 am 9.2.1971 bei Aitrang auf der Fahrt von München nach Zürich überlebte er zum Glück (26 Tote und 35 Verletzte im TEE, wobei eine grosse Zahl der Toten gerade unter den Besuchern des vollen Zugrestaurants im RAm zu beklagen war). Obwohl Franz Steinhauser sich seit einigen Jahren im wohlverdienten Ruhestand

retard. Lorsqu'il entre enfin en gare souterraine, voie 22, le déclencheur de ma caméra se met en grève d'effroi, puisqu'apparaît une Re 4/4 II (11.318) standard plutôt que l'élégante face frontale de la RAe 1053. Cependant, la motrice ne tire pas une composition de voitures, comme craint d'abord, mais bien le TEE II (illustration 1). Tous les fans HAG montent rapidement et s'empressent de se renseigner quant aux causes de cette composition inattendue.

Que s'est-il passé?

A St. Gall, la RAe a été préparée avec retard déjà, car le moteur du graduateur s'est mis en panne à la hauteur d'Aadorf, lors de sa course d'accès. C'est pourquoi on a décidé, à St. Gall, d'accoupler une Re 4/4 II venue de Winterthur, à titre préventif.

Après cette première «frayeur», on sert gratuitement le café et un croissant. Les autres boissons, les sandwiches, etc. sont vendus. Comme la restauration n'est pas assurée par «elvetino» au cours de ce voyage, des adeptes de HAG, surtout des dames, assurent parfaitement l'ensemble du service dans tout le train, et ce bénévolement.

Une autre personne, élégamment vêtue d'une veste de service d'un blanc immaculé, suscite l'intérêt de tous les voyageurs par sa gentillesse, sa serviabilité et son calme, mais aussi surtout par sa cordialité avec les «clients»: Franz Steinhauser, qui a plus de 70 ans. Durant plus de 40 ans, il a voyagé dans toute l'Europe en tant que «chef de service» dans de luxueuses voitures-restaurants, entre autres, dans les TEE I et II. Par chance, il a survécu au terrible accident du RAm no 501, le 9.2.1971 près d'Aitrang, lors d'une liaison Munich-Zurich. (26 morts et 35 blessés dans le TEE, dont une grande partie des victimes sont des clients de la voiture-restaurant, pleine à cet instant). Même si Franz Steinhauser profite depuis quelques années d'une retraite bien méritée, le chemin de fer ne l'a pas encore abandonné. Quand le programme prévoit une course spéciale avec voiture-restaurant, il enfile volontiers, sur demande, son ancien «uniforme», ce qui est le cas lors de notre 5e voyage HAG du 2.6.2007 (illustration 2).



De Zürich...

...départ pour Erstfeld, malheureusement par temps gris et

befindet, hat ihn die Eisenbahn nie ganz losgelassen. Stehen Sonderfahrten mit Speisewagen auf dem Programm, schlüpft er auf entsprechende Anfrage gerne in seine alte «Uniform», so auch auf unserer 5. HAG-Reise am 2.6.2007 (Bild 2).

Ab Zürich...

...ging es – leider bei anfänglich noch trübem und regnerischem Wetter – über Schlieren, Wohlen, die Südbahn, Muri, Rotkreuz und Arth-Goldau nach Erstfeld. Hier hörte dann der Regen auf, die Sonne kam sogar sporadisch hervor und die Vorspannlok Re 4/4 II wurde endlich entbehrlich. Jetzt konnte das Jubiläumskind «TEE» aus eigener Kraft über die 125jährige Paradedstrecke «Gotthardbahn» fahren. Gerade weil für die ehemaligen TEE, die mit Eleganz und hohem Komfort Erfolg hatten (am 2.6.1957 stellte sich der TEE mit zunächst 10 Zügen der Öffentlichkeit vor und im Sommerfahrplan waren es schon 25), bereits nach 30 Jahren das offizielle «Aus» kam, war es erfreulich, dass wir dank der Initiative von HAG Gelegenheit hatten, dieses historische und für die europäischen Eisenbahnen einschneidende Jubiläum in einem der Nachfolger der damaligen RAme, nämlich dem ersten Vierstromzug Europas von 1961, zu begehen.

Und in diesem einzigen Original-Triebzug RAe TEE II von SBB-Historic nahmen wir dann ab Erstfeld den Gotthard in Angriff, einen der wichtigsten Schienenwege vom Rhein nach Italien. Seit 125 Jahren ist die

bis zu 28 Promille steile Gotthardbahn / Ferrovia de San Gottardo in Betrieb. Sie wurde am 1. Juni 1882 als erste Schweizer Alpentransversale komplett von Luzern bis Chiasso eröffnet.

Das St. Gotthard-Massiv in der Zentralschweiz ist zugleich Wasser- und Klimascheide in einem. Schon im 12. Jahrhundert war der Passweg über den Gotthard die wichtigste Nord-Süd-Verbindung zwischen Mitteleuropa und Oberitalien. Die Eisenbahn verläuft durch einen 15'002.64 m langen Scheiteltunnel mit maximal 6 Promille Neigung (bis 1906 übrigens der längste Eisenbahntunnel der Welt), an dem durchschnittlich 3'300 Arbeiter 9 Jahre gebaut hatten. Er löste mit der Inbetriebnahme der St. Gotthardbahn zwischen Göschenen und Airolo am 1.1.1882 einen wirtschaftlichen Boom aus.

In der Tradition der damaligen Luxuszüge «Lloyd-Express» (1908), «Gotthard-Pullman-Express» (1927-1931) und den TEE-Zugpaaren «Gottardo» und «Ticino» verliessen wir um 10.53 Uhr mit «unserem» TEE (Bild 3) den Gotthardtunnel durch das Südportal bei Airolo, wo uns – wie sehnlichst erhofft – schönes Wetter mit Sonnenschein und wolkenfreien Bergen erwartete. Inzwischen wieder fahrplanmässig unterwegs, erreichten wir um 11.10 Uhr Biasca (293 m). Hier hiess es dann rasch umsteigen und zwar in einen der bereitstehenden Fotobusse oder aber in den bereits wartenden Dampfzug mit den Dampfloks

pluvieux, via Schlieren, Wohlen, le Südbahn, Muri, Rotkreuz et Arth-Goldau. C'est ici que la pluie cesse, que le soleil se montre même sporadiquement et que la Re 4/4 II s'avère enfin superflue. Dès lors, le «TEE» jubilaire peut attaquer, par ses propres forces, la ligne de parade du «Chemin de fer du Gothard», construite il y a 125 ans. C'est justement parce que l'ancien TEE a disparu officiellement il y a 30 ans, malgré son succès dû à son élégance et à son grand confort, qu'il est heureux que nous puissions, grâce à l'initiative de HAG, célébrer ce jubilé historique et important pour les chemins de fer européens dans une composition qui a succédé à la RAM de l'époque, soit le premier train quadricourant d'Europe en 1961. (le 2.6.1957, le TEE se présentait au public avec 10 trains, il en avait déjà 25 pour l'horaire d'été).

Dès Erstfeld, nous attaquons le Gothard, une des voies ferroviaires les plus importantes entre le Rhin et l'Italie, à bord de cette unique rame automotrice originale, propriété de CFF-Historic. Le Gotthardbahn/

Ferrovia de San Gottardo, qui atteint les 28 pour-mille, est en service depuis 125 ans. La ligne a été ouverte le 1er juin 1882 en tant que première transversale alpine suisse, de Lucerne à Chiasso.

Le massif du St. Gotthard, en Suisse centrale, est à la fois la ligne de partage des eaux et du climat. Au XIIe siècle déjà, le chemin qui franchit le col du Gothard est la liaison nord-sud la plus importante entre l'Europe centrale et l'Italie du nord. Le chemin de fer traverse un tunnel faitier de 15'002.64 m d'une pente maximale de 6 pour-mille (il est, jusqu'en 1906, le plus long tunnel ferroviaire du monde). 3'300 ouvriers y ont en moyenne travaillé durant 9 ans. Le 1.1.1882, date de la mise en service de la ligne du Gothard entre Göschenen et Airolo, il déclenche un véritable boom économique.

Dans la tradition des anciens trains de luxe «Lloyd-Express» (1908), «Gotthard-Pullman-Express» (1927-1931) ou les TEE «Gottardo» et «Ticino», «notre» TEE (illustration 3) sort



- C 5/6 (2978) «Elefant» Bj. 1917: 18 m³ Wasser und 8 t Kohle
- A 3/5 (705): 17,3 m³ Wasser und 7 t Kohle und den historischen Reisezugwagen
- C 4, 5301 = 3. Klasse
- C 4, 8809 = 3. Klasse
- C 4, 8754 = 3. Klasse
- C 4, 9574 = 3. Klasse
- BC 4, 5043 = 3. Klasse
- AB 4, 2856 = 1. / 2. Klasse
- AB 4, 2671 = 1. / 2. Klasse

An dieser Stelle sei ein kurzer Rückblick auf die Traktionsentwicklung am Gotthard erlaubt:

Die erste Verbund-Dampflokomotive am Gotthard war die A 3/5, die am Berg 140 Tonnen mit 40 km/h befördern konnte. Im Übrigen garantierten diese Loks eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Da aber selbst eine Doppeltraktion mit 2 x 140 Tonnen nicht in der Lage war, die maximal zulässige Zughakenlast von seinerzeit 320 Tonnen voll auszuschöpfen, wurden Vorspannloks der Baureihe C 4/5 beschafft. Schnellzüge konnten mit

diesem Vorspann fortan auf den Rampenstrecken mit 40 km/h fahren.

Nachdem die SBB im Jahre 1908 die Gotthardbahn übernommen hatten, beschafften sie – zunächst für den Güterverkehr am Gotthard – zwischen 1913 und 1917 insgesamt 30 Exemplare der grössten und mit 1'192 kW stärksten bei SLM gebauten Dampfloks C 5/6, bekannt unter ihrem Spitznamen «Elefant».

Aufgrund der stetig wachsenden Leistungsanforderungen entschlossen sich die SBB zur Elektrifizierung der Gotthardstrecke, die ab dem 12.12.1920 zwischen Erstfeld und Biasca und dann ab 6.2.1922 durchgehend mit Elektroloks befahren wurden konnte. Die Zughakenlast wurde auf der Bergstrecke dadurch auf 500 Tonnen angehoben (heute 1'400 t bei 2 Loks Re 460; bei nachgeschobenen Zügen sogar bis 1'600 t). Nach zahlreichen elektrischen Probelokomotiven und der Serien

du tunnel du Gothard à 10.53 h. par le portail sud, à Airolo où, comme espéré, nous attendent le grand soleil et des montagnes libres de tout nuage. Nous atteignons Biasca (293 m) à 11.10 h, conformément à l'horaire prévu. Ici, il faut rapidement changer de moyen de transport, utilisant soit l'un des bus-photos ou le train à vapeur composé des locs à vapeur:

- C 5/6 (2978) «Eléphant», de 1917: 18 m³ d'eau et 8 t de charbon
- A 3/5 (705): 17,3 m³ d'eau et 7 t de charbon et des voitures historiques:
- C 4, 5301 = 3e classe
- C 4, 8809 = 3e classe
- C 4, 8754 = 3e classe
- C 4, 9574 = 3e classe
- BC 4, 5043, 2e/3e classes
- AB 4, 2856 = 1ere/2e classes
- AB 4, 2671 = 1ere/2e classes

Permettons-nous ici un bref historique de la traction au Gotthard:

Au Gothard, la première locomotive à expansion est l'A 3/5, qui peut tirer 140 tonnes à 40 km/h en montagne. Ailleurs,

ces locs garantissent une vitesse maximale de 90 km/h. Mais comme une double traction n'atteint même pas, avec 2 x 140 tonnes, le tonnage remorqué autorisé à l'époque de 320 tonnes, on conçoit les locs de renfort du type C 4/5. Dès lors, ce renfort permet aux trains rapides de franchir les rampes à 40 km/h.

Après que les CFF ont repris le Chemin de fer du Gothard, en 1908, ils achètent, entre 1913 et 1917, 30 exemplaires de la plus grande et plus puissante locomotive conçue par SLM, avec ses 1'192 kW, motrice connue sous le surnom d'«Eléphant». Ces machines sont d'abord destinées au trafic marchandises sur la ligne du Gothard.

Comme les exigences ne cessent de croître, les CFF décident d'électrifier la ligne du Gothard, qui peut être parcourue par des locs électriques d'Erstfeld à Biasca dès le 12.12.1920, et complètement dès le 6.2.1922. Dès lors, le tonnage remorqué en montagne est augmenté à 500 tonnes (aujourd'hui 1'400 tonnes avec deux locs Re 460 ; 1'600 tonnes même lorsque les trains sont poussés). Après de nombreux essais de locs électriques et l'acquisition des Be 4/6 et Ae 4/7 destinées aux trains rapides, le trafic marchandises est pourvu, à la fin 1920, des locs du type Ce 6/8, les célèbres «Crocodyles», surnom dû à leurs capots allongés. Elles tirent des trains de 450 t à 30 km/h encore en montagne. En 1925, leur succès entraîne l'achat d'une deuxième série



Be 4/6 und Ae 4/7 für Schnellzugtraktion erhielt der Güterverkehr Ende 1920 Loks des Typs Ce 6/8, die wegen ihrer flachen Vorbauten weltberühmten «Krokodile». Sie zogen 450 t schwere Züge noch mit 30 km/h bergwärts. 1925 wurde wegen ihres Erfolges eine zweite Serie (18 Stück) der Baureihe Ce 6/8 III (später: Be 6/8 III) beschafft, die erst 1955 nach und nach von den Loks der Serie Ae 6/6 abgelöst wurden (Bild 4).

Jetzt aber zurück zu unserer HAG-Reise!

Ich entschied mich in Biasca für die Rückfahrt nach Erstfeld mit den Fotobussen über die alte Kantonsstrasse, da hier Gelegenheit bestand, den parallel fahrenden Dampfzug und teilweise auch den zurückfahrenden TEE von der Strasse aus auf der architekturmassig einzigartigen Strecke zu beobachten und zahlreiche Erinnerungsfotos zu schießen. An den in Frage kommenden Fotohalt-Standorten hatten es unsere beiden Busfahrer nicht leicht, angesichts der bereits zahlreich anwesenden Eisenbahnfans – angegeist mit Autos, Bussen und Velos – noch Parkraum zu ergattern.



Aber das gelang ihnen immer bestens, wobei insbesondere stets das «Timing» stimmte, was nicht zuletzt der Verdienst von Henri Heizmann (Bild 5) war, der uns als Betreuer und Vermarkter des historischen Rollmaterials von SBB-Historic einmal mehr viel Wissens- und Sehenswertes vermittelte.

Der erste beeindruckende Fotohalt war in der 2. Stufe der Biascina (Bild 6). In Lavorgo (615 m) hatten wir danach 1 Stunde Aufenthalt und konnten sowohl dem Wasser- und Schmierhalt des Dampfzuges als auch der Überholung durch den TEE beiwohnen. Der TEE durchbrach den von den Dampfloks erzeugten Rauch

(18 pièces) du type Ce 6/8 III (qui deviendront plus tard les Be 6/8 III), qui seront remplacées par les locs de la série Ae 6/6 qu'à partir de 1955 (illustration 4).

Revenons-en à notre voyage HAG!

A Biasca, je me décide à retourner à Erstfeld avec le bus-photos par l'ancienne route cantonale car il en résulte l'occasion d'observer et de photographier le train à vapeur et, parfois aussi, le TEE dans son voyage retour le long de cette ligne unique du point de vue architectonique. Aux endroits prévus pour les haltes-photos, nos deux chauffeurs de car n'ont pas la vie facile: ils



peinent à trouver des places de stationnement au vu des nombreux ferroviathes déjà présents – qu'ils soient venus en voiture, en bus ou à vélo.

Mais ils y réussissent toujours parfaitement, respectant constamment le «timing», grâce aussi au mérite d'Henri Heizmann (illustration 5) qui, en tant que responsable et loueur du matériel roulant Historic, sait, une fois de plus, nous rendre attentifs à ce qu'il faut savoir et voir.

La première halte-photos, impressionnante, se situe au deuxième niveau de la Biascina (illustration 6). A Lavorgo (615 m), nous faisons une pause d'une heure, ce qui nous permet d'assister aussi bien au ravitaillement en eau et au graissage du train à vapeur qu'à son dépassement par le TEE. Le TEE fend le nuage de fumée produit par les locs à vapeur, ce qui fournit un sensationnel sujet de photos. De même, nous vivons ici le passage du train rapide Pullman tiré par une lourde loc à vapeur allemande du type BR 50. Le convoi relie Bâle au Tessin (illustration 7).

Une courte halte-photos à Faido (755 m) nous propose cette fois le dépassement du TEE par le train à vapeur (illustration 8). Durant le trajet vers Airolo, d'autres brèves pauses improvisées nous sont offertes à l'initiative spontanée d'Henri Heizmann. De plus, nous observons aussi des dépassements du train à vapeur ou des roulements en parallèle en pleine voie avec le TEE et des Eurocitys modernes.

und bot dabei ein sensationelles Fotosujet.

Ebenso erlebten wir hier die Durchfahrt des Pullman-Expresszuges mit einer schweren, deutschen Dampflok der BR 50 auf der Fahrt von Basel ins Tessin (Bild 7).

Einen kurzen Fotohalt in **Faido (755 m)** bescherte uns dann diesmal die Überholung des dort haltenden TEE (Bild 8) durch den Dampfzug. Im weiteren Verlauf bis Airolo kam es dank der Spontaninitiative von Henri Heizmann zu weiteren kurzfristig improvisierten Fotohalten. Des Weiteren konnten auch Überholungen des Dampfzuges und Parallelfahrten mit dem TEE und modernen Eurocitys auf freier Strecke beobachtet werden.

In **Airolo (1'142 m)** wurde dem Dampfzug für die Durchquerung des Gotthardtunnels bis Göschenen eine – vorgeschriebene – Re 4/4 II vorgespannt (Bild 9).

In **Göschenen (1'106 m)** erfolgte ein weiterer Schmierhalt (Bild 10), während dem alle Reisetilnehmer der Busse und des Dampfzuges Gelegenheit zum historischen Suppen-

Zmittag im Schulhaus bzw. Bahnhofsrestaurant hatten: Wegen fehlender Speisewagen waren früher im Fahrplan etwa halbstündige Verpflegungshalte in Göschenen oder Bellinzona enthalten, während denen die Fahrgäste im Bahnhofsrestaurant eine warme Suppe einnehmen konnten. Diese Verpflegungshalte entfielen dann aber mit der Einführung der Verbund-Dampflokomotiven A 3/5, die am Berg höhere Zuggewichte bewältigen und somit auch einen Speisewagen mitführen konnten.

Um 15.50 Uhr verliessen dann die Fotobusse Göschenen, um in **Wassen (928 m)** nochmals von verschiedenen Fotostandorten letztmals den talwärts fahrenden Dampfzug auf der Gotthard-Nordrampe fotografieren zu können. In **Erstfeld (472 m)** trafen alle HAG-Reisenden wieder aufeinander und gemeinsam ging es um 17.56 Uhr mit dem Dampfzug, nunmehr ausschliesslich von der A 3/5 (Bild 11) gezogen und um einen historischen Postwagen verstärkt, über Arth-Goldau, Muri und Lenzburg nach Olten, von wo aus jeder individuell und kostenfrei die Rückfahrt zum Wohnort antreten konnte.



*A **Airolo (1'142 m)**, le train à vapeur est renforcé – comme prescrit – par une Re 4/4 II pour la traversée du tunnel du Gotthard jusqu'à Göschenen (illustration 9).*

*A **Göschenen (1'106 m)**, une autre halte de graissage (illustration 10) est prévue durant laquelle tous les voyageurs des bus et du train à vapeur ont l'occasion de déguster une soupe historique soit à l'école ou au restaurant de la gare. Autrefois, vu l'absence de voiture-restaurant, l'horaire prévoyait une pause-ravitaillement d'une demi-heure environ à Göschenen ou à Bellinzona pendant laquelle les voyageurs pouvaient avaler une soupe chaude. Mais cette halte disparaît avec la mise en service des locomotives à vapeur à*

expansion A 3/5 qui tirent de plus lourdes charges en montagne et peuvent aussi tracter une voiture-restaurant.

*A 15.50 h., les bus quittent Göschenen, afin que nous puissions photographier encore en divers endroits de **Wassen (928 m)** le train à vapeur parcourant vers l'aval la rampe nord du Gotthard. A **Erstfeld (472 m)**, tous les voyageurs HAG se retrouvent pour poursuivre, à 17.56 h., leur excursion avec le train à vapeur tiré uniquement par l'A 3/5 (illustration 11). Renforcé d'un wagon postal, le convoi roule vers Olten via Arth-Goldau, Muri et Lenzbourg. Puis, chacun regagne son domicile individuellement et gratuitement.*



Mein Fazit...

Für mich war es der bisher interessanteste und abwechslungsreichste Ausflug der Firma HAG Modelleisenbahnen AG, zumal das HAG-Reise-Team es bestens verstanden hatte, beide denkwürdigen und für die Eisenbahn relevanten Jubiläen miteinander zu verknüpfen und fast auf den Tag genau (Gothard: 1. Juni 1882; TEE: 2. Juni 1957) in würdiger Form und an historischer Stätte zu begehen.

Daher – ich glaube hier auch im Namen aller Reiseteilnehmer/innen zu sprechen – an dieser Stelle nochmals ein herzliches Dankeschön dem neuen Reise-Team und der Firmenleitung von HAG und natürlich den zahlreichen ehrenamtlich, engagiert und ambitioniert agierenden Damen und Herren, ohne deren Mit-



hilfe und selbstlosen Einsatz dieser herrliche, unvergessliche 5. HAG-Ausflug sicher nicht so perfekt geklappt hätte. Daher rufe ich Euch zu: «Weiter so!», denn dann gibt es sicherlich auch 2008 einen weiteren tollen HAG-Ausflug, zu dem zumindest ich wieder gerne 750 km anreise.

Fotos, wo nicht anders vermerkt, von W. Osterwalder und P. Roszkopf

Ma conclusion...

Pour moi, ça a été la plus intéressante et la plus variée des excursions de la firme HAG Modelleisenbahnen AG, car l'équipe de HAG-Reisen a parfaitement su unir les deux jubi- lés mémorables et importants pour le chemin de fer. Elle les a célébrés presque au jour près (Gothard: 1er juin 1882 ; TEE: 2 juin 1957) dignement et sur les lieux historiques même.

Dès lors – et je crois parler au nom de tous les participants/es – je tiens à remercier ici une fois encore la nouvelle équipe et la direction de HAG ainsi que, naturellement, les nombreuses personnes bénévoles, engagées et très actives sans l'aide et l'engagement désintéressé de qui, cette magnifique et inoubliable 5e excursion HAG n'aurait pas rencontré un tel succès. C'est pourquoi je vous lance un appel: «Continuez ainsi!». En effet, il en résultera très certainement une autre superbe excursion en 2008 pour laquelle moi au moins n'hésiterai pas à entreprendre un voyage de 750 km.

Sans autre remarque, photos de W. Osterwalder et P. Roszkopf.

Der Kalender 2008 – mit Bildern der Reise 2007!

Nach dem Erfolg der letzten drei Jahre möchten wir auch die schönsten Augenblicke der HAG-Reise 2007 in einem exklusiven Kalender für 2008 festhalten. Aufgrund der hohen Druckkosten werden wir den Kalender erst ab einer Auflage von mindestens 70 Stück herstellen. Der Verkaufspreis richtet sich nach der bestellten Menge und wird maximal 49 Franken / 36 Euro (exklusive Porto und Verpackung) betragen. Sollten die Druckkosten niedriger ausfallen, werden wir Ihnen die Reduktion natürlich weitergeben. Wir garantieren die Lieferung zum Selbstkostenpreis. Falls wir entscheiden, den Kalender herzustellen, erhalten Sie die Bestellbestätigung mit Einzahlungsschein vor dem 1.11.2007 zugesandt. Geliefert wird der Kalender sofort nach Zahlungseingang.

Le calendrier 2008, avec les images du voyage HAG 2007!

Suite au succès des trois dernières années, nous aimerions également réunir dans le calendrier 2008, richement illustré et exclusif, les plus beaux moments du voyage 2007. En raison des frais d'impression élevés, nous n'éditerons ce calendrier qu'à partir d'une quantité de 70 pièces minimum. Le prix de vente sera adapté à la quantité commandée, mais ne dépassera pas CHF 49.00, ou 36 Euro, sans le port ni l'emballage. Si les coûts de production devaient s'avérer plus bas, nous en ferions profiter tous les clients. Nous vous garantissons l'offre au prix coûtant. Si nous décidons de produire ce calendrier, vous recevrez la confirmation, avec bulletin de versement, d'ici au 1.11.07. La livraison suivra immédiatement votre paiement.

Bestellung

Ja, ich bestelle definitiv (Anzahl) Bildkalender 2008 der HAG-Reise 2007 zum Preis von max. 49 Franken / 36 Euro (exkl. Porto und Verpackung).

Vorname / Prénom:

Name / Nom:

Strasse / Rue:

Commande

Je commande définitivement..... (nombre) calendrier illustré 2008 du voyage HAG 2007 au prix maximum de CHF 49.00 / Euro 36.00 (plus port et emballage).

PLZ, Ort / NP, Lieu:

Unterschrift / Signature:

Talon bitte senden an: /Veuillez envoyer le talon à: HAG-Reisen, Postfach 106, CH-9030 Abtwil

Wissens- und Lesenswertes für HAG-Modelleisenbahner!

Auf den folgenden Seiten greifen wir Themen auf, die eigentlich alle interessieren dürften, die ihrem Steckenpferd mit Modellen aus unserem Hause frönen...

Neue Bestellnummern für alle HAG-Artikel

Nachdem wir mit unseren bisherigen dreistelligen Artikelnummern «am Anschlag» waren, blieb uns gar nichts anderes übrig, als ein neues Nummernsystem einzuführen. Viele unserer Fachhändler hatten ohnehin längst danach verlangt. In Zukunft ist es nun möglich, jeder neuen Farbvariante und jeder neuen Loknummer auch eine eigene siebenstellige Artikelnummer zu geben und auf Zusatz-Bezeichnungen wie Ciba II, Post Jubi usw. zu verzichten.

Und so funktioniert das Ganze...

... **bei Lokomotiven:** Artikelnummer 26019-22 zum Beispiel identifiziert die SOB-Lok Re 456 142-9 mit der neuen SOB-Lackierung in Gleichstrom digital mit Sound. Die ersten zwei Zahlen kennzeichnen die Artikelgruppe. Es sind dies bis jetzt deren 39. Die nächsten drei Zahlen zeigen die fortlaufende Nummer innerhalb der Gruppe an. Mit fünf Zahlen sind also der Loktyp, die Lackierung und andere Merkmale identifiziert. Die beiden letzten

Zahlen nach dem Bindestrich zeigen die Stromart an:

- 20 für 2-Leiter Gleichstrom analog
- 21 für 2-Leiter digital
- 22 für 2-Leiter digital mit Sound
- 31 für 3-Leiter digital und analog
- 32 für 3-Leiter digital mit Sound

Im Katalog ist diese Strom-Code-Liste auf jeder Seite einmal aufgeführt.

...**bei Wagen** zeigen die ersten zwei Zahlen ebenfalls die Artikelgruppe an. Dann werden innerhalb der Gruppe die verschiedenen Varianten mit den nächsten drei Zahlen von 000 bis 999 fortlaufend nummeriert, wobei die gerade Zahl die 3-Leiter- und die nachfolgende ungerade Zahl die 2-Leiter-Version kennzeichnet. Dazu ein Beispiel:

- Artikelnummer 70026 = SBB Flachwagen Rs mit Rungen, beladen mit Betonplatten, 3-Leiter
- Artikelnummer 70027 = der selbe Wagen in 2-Leiter-Ausführung

Bei den Lokomotiven werden wir jeder neuen Re 6/6 mit einem anderen Wappen auch eine neue Artikelnummer geben. Konsequenterweise wird also auch eine neue, rote Re 4/4 mit einer andern Betriebsnummer eine neue Artikelnummer bekommen.

Nicht ganz so bei den Wagen: Hier bekommt ein Wagen nur dann eine neue Artikelnummer, wenn er gegenüber der Normalausführung beispielsweise mit einem Globi bedruckt ist oder weil er eine andere Ladung hat, nicht aber wenn er eine andere Betriebsnummer bekommt. Dies würde zu weit führen, weil wir Wagen in grösseren Stückzahlen herstellen und in der Regel alle 300 Stück die Betriebsnummer wechseln.

Umplatziert: Die Scheibenwischer der Ae 6/6

Nachdem die SBB entschieden haben, eine beträchtliche Zahl von Loks des Typs Ae 6/6 weiterhin im Dienst zu behalten, werden diese auch sukzessive revidiert. Dabei ersetzt man unter anderem die Scheibenwischer, die bis jetzt oberhalb der Frontfenster angeschlagen waren, durch unten angeschlagene. Zudem war bis anhin jeweils nur der linke Scheibenwischer auf der Führerseite mit einem parallelgeführten Wischblatt ausgestattet, neu sind dies

beide. Um den Antriebsanschluss unter die Fenster verlegen zu können, musste der Fronthandlauf zwei Mal unterbrochen werden. Man wird künftig natürlich immer mehr derart umgebaute Ae 6/6 oder Ae 610 antreffen, wobei es sich bis jetzt ausschliesslich um Städteloks in grüner, roter oder Cargo-Lackierung handelt.

Wir rüsten nun auch die entsprechenden HAG-Modelle mit geänderten Scheibenwischnern aus. Das Frontgeländer besteht dann aus drei Drahtstücken und nicht mehr aus einem wie bisher. Folglich müssen jetzt auf jeder Front sechs 0.5-mm-Bohrungen statt nur zwei gemacht



Die Ae 6/6 vor der Revision und nach dem Umbau

werden. Das Ganze ist eigentlich ein kleines Detail, aber die Ae 6/6 wirkt dadurch sozusagen 20 Jahre jünger. Als erstes Modell ist die Ae 610 492-1 Erstfeld mit Cargo-Anstrich in der neuen Version erhältlich. Demnächst kommen die Ae 6/6 11491 Wohlen in grün und die Ae 6/6 11457 Romanshorn in rot dazu.

Sondermodell(e) der Ae 6/6 11406 Obwalden

Trotz ihres Alters von über 50 Jahren ist die Ae 6/6 nach wie vor eine der bekanntesten und attraktivsten Lokomotiven der SBB. Einige Exemplare wurden jedoch bereits ausgemustert. In Zukunft werden nur wenige Ae 6/6 überleben. Mit Sicherheit wird das die 11406 als Denkmallokal in Alpnachstad sein: Im Dezember 2006 liess der Verein 11406 den Lokkasten und die Drehgestellteile auf spektakuläre Art von den SBB-Werkstätten Bellinzona in die Innerschweiz transportieren. Als Highlight der ganzen Aktion befuhr die ehemalige Gotthardlok als erste den Gotthard-Strassentunnel. HAG unterstützt dieses Projekt mit in der Realisation eines Modells der 11406 im letzten Betriebszustand. Erhältlich ist es solange Vorrat im alpnacher shop gmbh, CH-6053 Alpnachstad (Tel. 041 311 15 15).

Ein Modell vom Transport?

Zusammen mit dem Verein 11406 möchten wir den historischen Schwertransport des Gehäusekastens im Modell festhalten und Ihnen anbieten: Mit einem Fahrzeug von Herpa, viel Handarbeit und einem speziell angefertigten HAG-Gehäu-



Original und Handmuster des Transportmodells, das in der Serie auf ca. 300 Franken zu stehen kommt. Wenn Sie dieses Modell interessiert, bestellen Sie es bitte bei Ihrem HAG-Vertragshändler.

se können wir's verwirklichen, falls eine vernünftige Stückzahl zusammenkommt.

Klimaanlagen bei Re 4/4 II und Re 6/6

Nachdem die SBB bereits eine grosse Anzahl Re 4/4 II, Re 420 und 421 mit Klimaanlagen ausgerüstet haben, mussten wir uns natürlich mit diesem Thema ebenfalls auseinandersetzen. Zudem wurden auch einige Re 6/6 mit Klimaanlagen versehen. Nur gibt es da (siehe Bilder) markante Unterschiede:

Bei der Re 4/4 II wurde das linke Führerstandfenster durch ein doppelverglastes Fenster ersetzt, das besser abgedichtet ist: Dort ist ein feiner Rahmen sichtbar, den wir im Modell mit einer aufgedruckten Linie andeuten. Ausserdem sind bei beiden Führerständen, jeweils auf der linken Seite, Türen mit Lüftungsjalousien angebracht, die gegenüber der Seitenwand leicht vorstehen. Dies hat uns bewogen, ganz dünne, geätzte Chromstahlplättchen aufzukle-



ben. Diese Türen in die Gussform einzugravieren, macht vorläufig keinen Sinn, weil es auch Re 4/4 II gibt, die keine Klimaanlage haben und viel-

leicht nie eine erhalten werden – und wenn doch, könnten wir mit der geänderten Form keine ursprüngliche Version mehr produzieren.

Anders bei den Re 6/6: Da gibt es nur auf einer Seite hinter dem Führerstand eine Türe, die keine Jalousien aufweist und absolut bündig mit der Seitenwand ist. Hier haben wir uns entschieden, den Türfalz und die Verschraubung ganz fein aufzudrucken. Wir denken, dass wir damit für beide Loktypen ideale Lösungen gefunden haben.

ETCS: Was ist das?

Die SBB haben angefangen, Re 6/6 und Re 4/4 II mit ETCS auszurüsten. Das ist ein System, das dem Lokführer die Blockbelegung lange vor dem Durchfahrtsignal anzeigt – was vor allem bei Hochgeschwindigkeits-Strecken sehr wichtig und auch Vorschrift ist. Die ersten mit ETCS ausgerüsteten



Loks wurden aussen mit einem weissen Dreieck auf der Führerstandtüre gekennzeichnet. In Zukunft tragen auch gewisse HAG Modelle dieses Dreieck.

Panzer «Centurion» für Tiefpladewagen

Den Centurion-Panzer der Schweizer Armee, der ursprünglich als Ladegut für unseren Tiefpladewagen Art.Nr. 78004/5 vorgesehen war, hat-



ten wir bei einem englischen Grosshändler entdeckt. Zwei Monate nach der Bestellung bekamen wir die Nachricht, dieser Panzer könne nicht mehr hergestellt werden, da die Werkzeuge defekt seien. Also haben wir beschlossen, unseren eigenen Panzer in HAG-Qualität zu produzieren. Das Militärmuseum Full Reuenthal gab uns Gelegenheit, das Original von allen Seiten zu fotografieren. Inzwischen sind die Konstruktionspläne fertiggestellt und die Werkzeuge im Bau. Wenn alles rund läuft, können wir den Centurion im Frühjahr 2008 ausliefern.

Ae 4/7 Vorheiz-Lok

Bekanntlich sind die Ae 4/7 jene Loks, die bei den SBB am längsten im Dienst standen und die grössten Laufleistungen hatten. Dazu zwei Beispiele:

- Ae 4/7 10903 (BBC) von 1927 bis 1995 im Dienst, 7'179'947 km gefahren
- Ae 4/7 10939 (SAAS) von 1930 bis 1996 im Dienst, 8'124'791 km gefahren



Inzwischen sind alle Ae 4/7 ausgerangiert. Drei davon hatten das Glück, Museumsloks zu werden und zwei weitere sind in Privatbesitz übergegangen. Einige haben nach ihrer Ausrangierung noch ein paar Jahre als sogenannte Vorheiz-Lokomotiven gedient. Das Bild oben zeigt eine entsprechende Ae 4/7 10977 in Basel GB in nicht mehr fahrtüchtigem Zustand. Solche Loks waren jeweils an einem Abstellgleis-Ende abgestellt und dienten nur dazu, über Nacht Reisezugwagen vorzuheizen und die Pressluft-Tanks zu füllen.

Wir haben die Vorheiz-Lok als Prototyp gebaut und möchten nun wissen, wieviele Interes-

senten sie gerne als Modell auf ihrer Anlage hätten: Vorgesehen wäre, die Ae 4/7 zwar fahrtüchtig, aber ohne Pantographen zu liefern – eventuell auch gealtert, da diese Loks immer etwas vernachlässigt aussahen. Schicken Sie uns bitte den untenstehenden Talon, wenn Sie an einer solchen Lok interessiert sind. Der Preis würde dem einer ganz normalen Ae 4/7 entsprechen.

Spezialanfertigungen, Sonder-serien und limitierte Stück-zahlen

Zunehmend beauftragen uns – wie bereits im Editorial auf Seite 1 erwähnt – Privatpersonen und Händler, exklusive Sonder-serien herzustellen: Der Kunde bestimmt, in welcher Farbe, mit welcher Beschriftung und in welchen Stromausführungen er die Fahrzeuge beziehen will. So entstehen dann die ulkigsten «Designs» – meist in Kombinationen, die es als Vorbild nie gegeben hat.

Wir führen diese Aufträge gerne aus, machen sie doch mittlerweile bereits 2 % des Gesamt-

umsatzes aus. Auf der anderen Seite ist diese Situation nicht ganz unproblematisch: Kleinst-Serien zwischen 10 und 50 Stück sind mit unverhältnismässig hohem Organisations-Aufwand verbunden und werden entsprechend teuer. Man kann sich kaum vorstellen, wieviel Planungs- und Vorbereitungsarbeit nötig ist, um solche Einzelwünsche zu erfüllen. Entsprechend schwierig ist es, das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Griff zu haben. Zu bedenken ist ausserdem, dass selbst der unerschütterlichste Sammler irgendwann nicht mehr mitspielt, wenn die Flut an Sonder-serien zu gross wird. Zudem kommt es bereits vor, dass zwei Kunden fast zur gleichen Zeit dieselbe Idee haben – und schon ist der Streit ums Vorrecht entbrannt.

Aus den genannten Gründen werden wir gezwungen sein, in Zukunft auch einmal nein zu sagen oder eine Mindestmenge von 50 Stück einzuführen. Zudem werden wir eine Anzahlung bei Auftragserteilung verlangen müssen, um unsere jeweiligen Vorinvestitionen zu finanzieren.

Generell haben wir beschlossen...

...ab sofort klar zwischen Sonder-serien und limitierten Sonder-serien zu unterscheiden: Limitierte Sonder-serien werden künftig nummeriert und mit einem Zertifikat ausgeliefert, auf dem die Gesamtstückzahl steht. Sonder-serien ohne Nummerierung und ohne Zertifikat sind also nicht limitiert. Wir hoffen, damit Missverständnissen und Enttäuschungen vorzubeugen.

Ja, ich bin an einer solchen Ae 4/7 Vorheiz-Lok interessiert.

Vorname:

Name:

Strasse:

PLZ/Ort:

Änderungsvorschläge:

Bitte einsenden an: HAG Modelleisenbahnen AG, Postfach, CH-9402 Mörschwil



Als Erinnerung:

Ein kleines Stück der Schweiz!

Zielgruppe sind (nicht nur) Touristen aus aller Welt, die sich nach ihrem Aufenthalt in der Schweiz zu Hause an die schöne Alpenwelt erinnern möchten: Unser neuestes Diorama im Format 37 x 24.5 x 27.5 cm ist da genau das Richtige...

Wir bauen solche Dioramen von Hand in kleinen Stückzahlen, mit einer typischen Schweizer Lokomotive darauf, auf einem massiven Holzsockel montiert und von einer Plexiglashaube geschützt. Fachhändlern oder Hotels stellen wir sie auch in Konsignation zur Verfügung. Der Kunde kann sie dort «ab Platz» kaufen oder sich nach Hause schicken lassen.



HAG-Katalog, Ausgabe 2007...

Eigentlich war es unser Ziel, in Zukunft jedes Jahr einen aktuellen Gesamt-Katalog herauszugeben: In der jeweiligen Ausgabe sollten alle Produktvarianten, die lieferbar sind oder im laufenden Jahr produziert werden, mit Bild und Artikelnummer präsent sein. Dies hätte den Vorteil gehabt, dass Sie als Kunde einen wesentlich besseren Überblick über das Produktionsprogramm des Jahres gehabt hätten. Zudem glaubten wir, damit auf ein

zusätzliches Neuheitenblatt verzichten zu können. Und so entstand der Katalog 2007 mit einem Umfang von 108 Seiten(!), der uns selber überraschte.

Aus verschiedenen Gründen mussten wir deshalb unser Vorhaben, den Katalog jährlich zu aktualisieren, überdenken:

Grund 1: Die gewaltigen Kosten dieses umfangreichen Kataloges (80'000 Franken für 6000 Exemplare) können wir uns gar nicht jedes Jahr leisten.

Grund 2: Wohl die wenigsten

Kunden wollen jedes Jahr 10 Franken für die neueste Ausgabe bezahlen – schon weil sich diese natürlich nur relativ geringfügig von der letzten unterscheiden würde.

Grund 3: Ohne das günstige Neuheitenblatt hätten wir kein Werbemittel mehr, das wir an Messen und über die Fachhändler gratis abgeben können.

Grund 4: Ein neuer Gesamtkatalog muss jeweils im Oktober des Vorjahres in Angriff genommen und vor der Spielwarenmesse Nürnberg anfangs Februar gedruckt sein. In den restlichen Monaten des laufenden Jahres drängen sich aber fortwährend neue Fahrzeugvarianten auf, die wir dann auch produzieren, aber selbstverständlich nicht im Katalog aufführen könn(t)en.

Fazit: Wir werden den jetzigen Katalog mindestens zwei Jahre leben lassen und ergänzend wieder mit Zusatzprospekten arbeiten. Dabei hoffen wir natürlich auf Ihr Verständnis.

Wer hat den Wettbewerb im Katalog 2007 gewonnen?

Gemeinsam mit Toggenburg Tourismus haben wir im Katalog 2007 einen Wettbewerb ausgeschrieben. Als 1. Preis war eine Woche Familienferien mit Kindercamps (www.kindercamps.ch) zu gewinnen.

Am 31.5.2007 nahm Tamara Schächler von Toggenburg Tourismus die Verlosung vor. Das grosse Los hat dabei Richard Steiner aus Buch am Irchel gezogen. Wir gratulieren dem glücklichen Gewinner!

Unser Messe-Kalender für Modellbahn-Fans:

Suisse-Toy, Bern:	3.-7.10.2007
Plattform der Kleinserie, Bauma:	12.-14.10.2007
Faszination Modellbau, Friedrichshafen:	1.-4.11.2007
FAMA, Modelisme & artisanat, Bulle:	23.-25.11.2007
Faszination Modellbau, Bremen:	23.-25.11.2007
Int. Spielwarenmesse, Nürnberg:	7.-12.2.2008
Faszination Modellbau, Sinsheim:	13.-16.3.2008

Weihnachtsmarkt bei HAG in Mörschwil

Unsere traditionellen Weihnachts-Verkaufstage mit günstigen Restposten und Artikeln zweiter Wahl finden dieses Jahr in der gewohnten Manier und am gewohnten Ort statt am:

Freitag, 30.11.2007 von 9.00 bis 18.30 Uhr
Samstag, 1.12.2007 von 9.00 bis 16.00 Uhr

Wir heissen Sie zu unserem 8. Weihnachtsmarkt schon jetzt herzlich willkommen!



...aus der RailMail-Box.

Einige hundert Briefe und E-Mails mit Fragen, Anregungen, Lob oder Kritik treffen jedes Jahr bei uns ein. Wie in jeder RailMail-Ausgabe veröffentlichen wir nachstehend einige Beispiele, die für einen breiteren Kreis von Interesse sind.

HAG-Rungenwagen mit Betonplatten besitzt R. Kousbroek aus Hellevoetsluis (NL):

Ich habe die Betonplatten nachgemessen und das Gewicht der Platte berechnet. Dabei bin ich auf ungefähr 21 Tonnen pro Platte gekommen (Beton wiegt 2'300 kg/m³). Das heisst, der Rs-Wagen ist mit 4 x 21 Tonnen beladen. Die Lastgrenze des Typs Rs liegt aber bei 56 Tonnen, das HAG-Modell ist also überladen.

HAG antwortet:

Vielen Dank für Ihren Hinweis. Sie haben natürlich recht. Wir werden diesen Aspekt bei der nächsten Auflage berücksichtigen.



Das HAG-Modell...



...und die korrekt beladene Version von R. Kousbroek

Die RailMail-Box steht allen offen, die uns schreiben oder e-mailen wollen:
 HAG Modelleisenbahnen AG
 RailMail-Box, 9402 Mörschwil
 E-Mail: info@hag.ch

Hans J. Schweizer hat von Privat eine Ae 3/6 gekauft:

Mir wurde gesagt, man nenne sie «zersägte 4/7». Das Gehäuse ist wohl von der 4/7 «Bühler» und der Motorblock stammt von HAG. Man sieht, dass die vierte Antriebsachse weggeschnitten wurde. Auch beim Gehäuse ist zu erkennen, wo korrigiert/abgetrennt wurde – gute Arbeit, also fast unsichtbar. Nun die Frage: Wurde diese Lok bei HAG so hergestellt. Wenn ja, wann?



HAG antwortet:

Nein, diese Ae 3/6 wurde nicht bei uns hergestellt. Es gab aber eine Firma SWIMO in Bern, die in den 80er Jahren solche Spezialausführungen aus HAG-Original-Fahrzeugen angefertigt hat. Dazu zählen beispielsweise auch die ersten Re 6/6 mit ganzem Kasten oder die ersten BLS Ae 8/8 aus zwei Re 4/4-Gehäusen. Das genaue Herstellungsjahr der Ae 3/6 bzw. Ae 4/7 können wir Ihnen so nicht sagen. Insgesamt hatten wir die Ae 4/7 der alten Generation von 1958 bis 1982 in unserem Sortiment. Von Ende der 70er bis Mitte der 80er Jahre wurde aber bei unseren Gehäusen im Dachbereich innen ein runder Stempel angebracht. In seiner Mitte ist das Jahr angegeben, in dem das Gehäuse gegossen wurde.

Eine Vorschau auf den Jahrgang 2007/2008...

Was in den nächsten Monaten an Neuheiten unser Werk in Mörschwil verlässt, dürfte fast alle Wünsche erfüllen. Warum? Weil die Vielfalt noch selten so gross war!

Hommage ans Jubiläum «125 Jahre Gotthardbahn»



Ae 610 492-1 mit Cargo-Lackierung: Nach ihrer Revision wurde diese Lok als erste Ae 6/6 mit der neuen Cargo-Lackierung versehen. Ein anderes äusserliches Merkmal sind die Scheibenwischer, die an den unteren Frontfensterrand verlegt wurden. Die Lok ist während des Jubiläumjahres vom April bis Juli 07 zusammen mit zwei Speisewagen auf dem Areal der Autobahnraststätte Erstfeld abgestellt worden. Die Speisewagen dienen als provisorisches Restaurant, da sich das richtige Restaurant im Umbau befindet. Das HAG-Modell weist ferner eine neue 3/1-LED-Beleuchtung auf. **Art. Nr. 11079**



4-achsiger, geschlossener Habils Güterwagen mit glatten Seitenwänden: Diese Kreation von HAG ist eine dekorative und preiswerte Erinnerung an das Jubiläumsjahr 2007 «125 Jahre Gotthardbahn». **Art. Nr. 74038/39**

Lieferbar

- Ae 6/6 Städtelok grün mit Wappen Wohlen und neu platzierten Scheibenwischern. **Art. Nr. 11074**
- Ae 6/6 Städtelok rot mit Wappen Romanshorn und neu platzierten Scheibenwischern. **Art. Nr. 11077**
- Ae 6/6 Städtelok grün mit Wappen Romanshorn, in ursprünglichem Zustand. **Art. Nr. 11081**
- Ae 6/6 Städtelok grün mit Wappen Lyss, in ursprünglicher Ausführung. **Art. Nr. 11076**



Lieferbar

Ae 6/6 Kantonslok 11406 grün gealtert mit dem Wappen Obwalden. Diese Lok kann nur über den Alpnacher Shop, 6053 Alpnachstad (www.alpnacher.ch) bezogen werden! **Art. Nr. 11023**



Lieferbar

Re 460 028-4 «Western Union 3». Diese Lok ist nur über die SBB erhältlich! **Art. Nr. 28203**



Lieferbar ab Oktober 2007

Re 460 026-8 «SBB gratuliert der BLS zum Lötschberg-Basistunnel». **Art. Nr. 28208**



Lieferbar ab Oktober 2007

Re 460 080-5 «Alpenqueren» vom Verkehrshaus der Schweiz.
Art. Nr. 28205



Lieferbar ab Oktober 2007

Re 460 094-6 «Mobilität». Art. Nr. 28206



Lieferbar ab November 2007

Re 465 001-6 «Tell» als Hommage an die Tell Freilichtspiele Interlagen.
Exklusiv über www.tellspele.ch erhältlich. Art. Nr. 28518



Lieferbar ab Oktober 2007

Bm 4/4 II 18451, historische SBB-Diesellokomotive. Art. Nr. 22500



Lieferbar ab Dezember 2007

- Re 450 065-8, S-Bahn-Lok mit Wappen Bonstetten. Art. Nr. 30014
- Re 450 065-8, Lok Bonstetten als Zugspackung. Art. Nr. 31008
- Re 450 048-4, S-Bahn-Lok mit Wappen Elgg. Art. Nr. 30012
- Re 450 048-4, Lok Elgg als Zugspackung. Art. Nr. 31007



Lieferbar ab November 2007

- Re 4/4 II 11148, rot gealtert. Art. Nr. 16201
- Re 4/4 II, grün, gealtert. Art. Nr. 16203
- Re 420 160-4 Cargo, gealtert. Art. Nr. 16205
- Re 4/4 II 11181, Aargau gealtert. Art. Nr. 16049



Lieferbar 2008

- Re 10/10 rot mit Re 4/4 II 11352 und Re 6/6 11653 Gümligen. Art. Nr. 36013
- Re 10/10 grün mit Re 4/4 II 11346 und Re 6/6 11688 Linthal. Art. Nr. 36014
- Re 10/10 Cargo mit Re 420 268-5 und Re 620 061-2 Gampel-Steg. Art. Nr. 36015



Lieferbar ab Dezember 2007

- BLS Re 4/4 191, braun mit Wappen Reichenbach. Art. Nr. 18014
- BLS Re 4/4 182, braun mit Wappen Kandergrund. Art. Nr. 18012



Lieferbar ab November 2007

- BLS Ae 8/8 271, braun gealtert mit 4 Motoren. Art. Nr. 24022
- BLS Ae 8/8 271, braun ungealtert. Art. Nr. 24024



Lieferbar ab Oktober 2007

Re 456 544-6 Sihltal-Bahn mit Werbung Sihlcity. Art. Nr. 26034



Lieferbar ab Oktober 2007
Re 456 542-0 Sihltal-Bahn mit Herz. Art. Nr. 26035



Lieferbar ab Oktober 2007
Re 456 095-9 Südostbahn mit Werbung für Lista. Art. Nr. 26037



Lieferbar ab Oktober 2007
Re 456 043 SZU: Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn hiess die Sihltalbahn noch, als sie 1993 diese Loks anschaffte. Art. Nr. 26039



Lieferbar
SBB-Flachwagen Sgs mit 2 WB-Containern von AMAG. Art. Nr. 73014/15



Lieferbar
SBB-Flachwagen Sgs mit einem 40-Fuss-Seecontainer von ECS. Art. Nr. 72112/13

Die ersten Fahrzeuge unserer SPS-Linie...



Art. Nr. 58000/01

Der BLS Steuerwagen für die Autozüge ist ausgeliefert...

...und hat sich, im wahrsten Sinn des Wortes, gut verkauft. Er ist zwar nicht gerade billig geworden, aber gemessen am Aufwand, den wir investiert haben, immer noch preiswert. Dazu ein Beispiel: Weil sich der ursprünglich vorgesehene mechanische Lichtwechsel im Test nicht bewährte, haben wir in letzter Minute auf einen Funktionsdecoder umgerüstet, der nun den Wechsel von drei weissen Frontlichtern auf zwei rote Schlusslichter steuert.



Art. Nr. 22500

Die Diesel-Lok Bm 4/4 II folgt im Oktober 2007.

Die Produktion läuft zur Zeit auf Hochtouren und wir können versprechen, dass die Bm 4/4 II trotz SPS-Kunststoffgehäuse eine echte HAG-Lokomotive wird. Interessant ist die Ausführung mit Sound-Decoder, die von Anfang an lieferbar ist. Ihre Dieseleräusche wirken verblüffend realistisch – übrigens auch im Wechselstrom-Analogbetrieb!



Art. Nr. 34003

Und der BLS Doppeltriebwagen ABDe 4/8 für 2008.

Nun – hier müssen wir noch diverse konstruktive Probleme lösen und viele Bestandteile komplett neu anfertigen. Daher wird sich die Herstellung bis weit ins Jahr 2008 verzögern und der Preis wird wesentlich höher ausfallen als ursprünglich angenommen. Der Verkaufspreis ist mit 1650 Franken kalkuliert worden. Dafür haben wir beschlossen, eine einmalige, streng limitierte Serie von 500 Stück, nummeriert und zertifiziert, herauszubringen. Sollte sich aufgrund dieser Tatsachen der jetzige Auftragsbestand von 380 Stück drastisch reduzieren, werden wir vielleicht auf die Herstellung dieses wunderschönen Fahrzeugs verzichten müssen.

HAG-SONDERFAHRT 2008:

Mit dem TEE «Gottardo» in den Swiss Vapeur Parc!



Am 14. Juni 2008...

...fahren wir mit dem RAe TEE II «Gottardo» ab Basel via Zürich und Bern über den Lötschberg nach Le Bouveret in den Swiss Vapeur Parc. Dort findet an diesem Tag das alljährliche internationale Dampffestival statt, bei dem sich über 60 Miniatur-Loks und passende Wagen aus ganz Europa ein Stelldichein geben: Erleben Sie die im 30-Sekunden-Takt

vorbeifahrenden, vorbildgetreuen Nachbauten berühmter Loks! Natürlich dürfen Sie auch selbst mitfahren und die gepflegte Parkanlage besichtigen...

Das Mittagessen wird Ihnen im Hotel-Restaurant «Bellevue» in Le Bouveret serviert. Von dort geniessen Sie eine herrliche Aussicht auf den Genfersee. Die Rückfahrt nach Zürich

werden wir auf der Intercity-Route unter die Räder nehmen. Während der Heimfahrt können Sie sich im TEE verpflegen. Wie bei uns gewohnt reservieren wir Ihnen einen Sitzplatz 1. Klasse. Gleichzeitig angemeldete Personen platzieren wir nach Möglichkeit zusammen. Die Kosten betragen voraussichtlich ca. Fr. 280.– pro Person. Ausführliche Reise-Infos stellen wir Interessenten (siehe Talon) ca. im Februar 2008 zu.

60 locs miniatures de toute l'Europe, et les wagons adéquats. Il est évident que vous pourrez rouler vous-même et visiter le réseau de plein air soigné. Le repas de midi vous sera servi à l'hôtel-restaurant «Bellevue», au Bouveret. L'établissement vous offre une magnifique vue sur le lac Léman. Nous entreprendrons le voyage retour vers Zurich par l'itinéraire de l'Intercity. Selon notre habitude, nous vous réserverons une place en 1ère classe dans le TEE. Nous plaçons ensemble, si possible, les personnes inscrites simultanément. Le prix du voyage s'élève à Fr. 280.– environ par personne. Nous enverrons des informations plus complètes aux intéressés (voir talon) en février 2008.



Ja, der Ausflug 2008 interessiert mich/uns. Informieren Sie mich/uns bitte über die Details, wenn die Reise zustande kommt.

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

Vorname / Prénom: _____ Name / Nom: _____

Strasse / Rue: _____

PLZ/Ort / NP, Lieu: _____

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

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

Talon bitte senden an: / Veuillez envoyer le talon à: HAG-Reisen, Postfach 106, CH-9030 Abtwil

Au Swiss Vapeur Parc avec le TEE Gottardo!

Le 14 juin 2008 nous empruntons la RAe TEE II «Gottardo» de Bâle au Bouveret, où se trouve le Swiss Vapeur Parc, par le Lötschberg, via Zürich et Berne. Ce jour-là s'y tiendra le festival annuel international de la vapeur qui présente plus de



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

