

EDITORIAL



Allen Leuten recht getan...

... ist eine Kunst, die niemand kann. Das altbekannte Sprichwort widerspiegelt eine Erfahrung, die meine Mitarbeiter/innen und ich nur bestätigen können. Der Grund: Viele unserer Kunden, meist sind es ausgesprochene HAG-Fans, wünschen sich immer wieder Modelle, die wir nicht im Programm haben. Der eine hätte zum Beispiel gern, dass wir das Krokodil bauen, andere möchten eine Dampflokomotive von HAG.

Das bringt uns dann jeweils in die Zwickmühle: Wird die Nachfrage den Entwicklungs- und Investitionsaufwand, für eine Lok beträgt er gegen eine Million Franken, tatsächlich decken? Manchmal müssen wir (nach reiflicher Überlegung) nein sagen – nicht zuletzt im Interesse all jener, die auf HAG-Modelle schwören: Sie möchten ja, dass wir auch morgen noch da sind. Und das können wir letztlich nur, wenn die Buchhaltung aufgeht – was sich auf Jahre hinaus allerdings nie genau vorberechnen lässt. Im Zweifelsfall halten wir uns deshalb, siehe die neue Ae 4/7, ans zweite Sprichwort: Wer wagt, gewinnt.

Werner Gahler

IC 2000: Aufgegleist!



Ende 1999 geht der Zweitklasswagen in Produktion, im Jahr 2000 folgt der Erstklasswagen und 2001 wird dann auch der Steuerwagen rollen. Letzterer nimmt zur Zeit auf dem CAD-System unseres Konstrukteurs Gestalt an: Über 300 Stunden wird Marcel Hintermann investieren, bis die Pläne der 108 Einzelteile, aus denen der Steuerwagen schliesslich zusammgebaut wird, exakt aufeinander abgestimmt sind und unseren Vorstellungen von Originaltreue entsprechen. Auf das Resultat dürfen Sie jetzt schon gespannt sein!

INHALT

Mit ruhiger Hand und Abdeckband: Geschichten aus unserer Lackiererei	2
Ae 4/7 und IC 2000: Zur Zeit auf Probefahrt	4
Der TEE meldet sich zurück: Die letzten Wagen sind wieder in Europa.	6
Was das Jahr 2000 bringt:	8
La page romande	11

Rot, gelb, blau und 1000 andere Farben



Im letzten RailMail haben wir berichtet, wie die schon fast sprichwörtliche Druckqualität auf HAG-Modellen zustandekommt. Allerdings wirkt selbst der schönste Druck erst wirklich gut, wenn der Untergrund perfekt spritzlackiert ist. Zuständig dafür sind Zivorad und Jelka Jankovic...



Zivorad Jankovic am Drücker: Die Arbeit mit der Spritzpistole verlangt Fingerspitzengefühl, weil der Lack möglichst dünn, aber doch deckend aufgesprüht werden muss.

Zivorad Jankovic, seit 15 Jahren bei HAG, ist für die Lackierabteilung und deshalb – aus naheliegenden Gründen – auch für die Vorbereitung der Gehäuse verantwortlich. Seine Mitarbeiterin Jelka Jankovic, trotz gleichen Namens sind die beiden übrigens nicht verwandt, unterstützt ihn tatkräftig und auf allen Gebieten.

Lack? Nur auf perfekte Oberflächen!

Nachdem die rohen Gehäuse mit feinstem Schleifpapier behandelt worden sind, bohren wir auf unserem CNC-Bearbeitungscenter alle Löcher für Griffstangen, Lokpfeife, Puffer usw. Bevor wir die Gehäuse lackieren, gilt es dann, sie von Spänen, Öl, Fett und Trennmitteln aus der Giesserei zu

reinigen: Zu diesem Zweck vibrieren wir die Gehäuse während rund einer Minute in einem Behälter, der mit pyramidenförmigen Schleifstein(ch)en gefüllt ist. «Trovalisieren» nennt man das. Anschliessend werden je 30 Gehäuse in einen Korb gepackt, ins Ultraschallbad gestellt und schliesslich im Dampfbad endgültig entfettet.

Farbe für Farbe, Schicht für Schicht.

Die gereinigten Gehäuse werden, in Losen von etwa 50 Stück, auf ein Gitter gestellt und erst einmal grundiert – und dann liegt es an Zivorad Jankovic zu beweisen, was er kann: Er steckt jedes Gehäuse einzeln auf eine Halterung und spritzt den Decklack auf. Die Kunst dabei ist, das Gehäuse wirklich überall und möglichst gleichmässig mit Farbe zu besprühen – ohne zuviel des Guten zu tun: Wird nämlich zu üppig Farbe aufgetragen, beginnt sie zu (ver)laufen.

Gefragt sind also sehr dünne Farbschichten – auch weil bei gewissen Modellen bis zu vier Lackschichten übereinander liegen. Bei der Re 460 «TEE» zum Beispiel, die wir auf Seite 7 näher vorstellen, wird auf die Grundierung zuerst Ockergelb (ganzes Gehäuse), darauf Dunkelrot (untere Gehäusehälfte) und zuletzt Dunkelgrau (untere Gehäusekante) gespritzt.

Ohne Fleiss kein Preis...

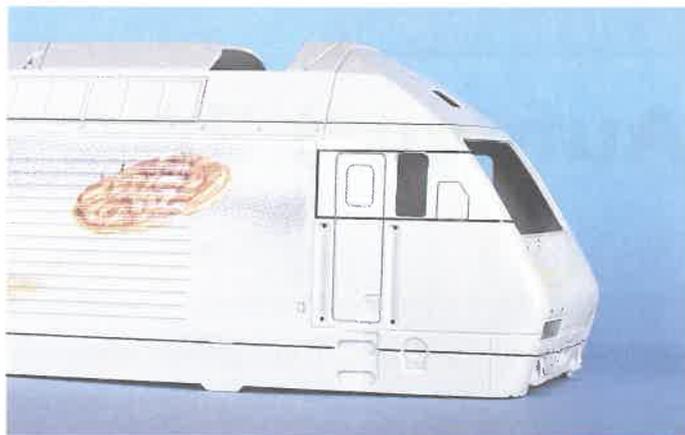
Mehrfarbige Lackierungen sind sehr aufwendig, weil für jeden Lackiervorgang gewisse Partien mit Klebeband abgedeckt werden müssen. Um diese Arbeit zu erleichtern, drucken wir – nach der Grundierung

und dem Druck des Sujets – feine schwarze Linien vor. Sie zeigen, wo später die Abdeckbänder anzubringen sind, und ermöglichen, die knapp 3 mm schmalen Abdeckstreifen exakt zu positionieren.

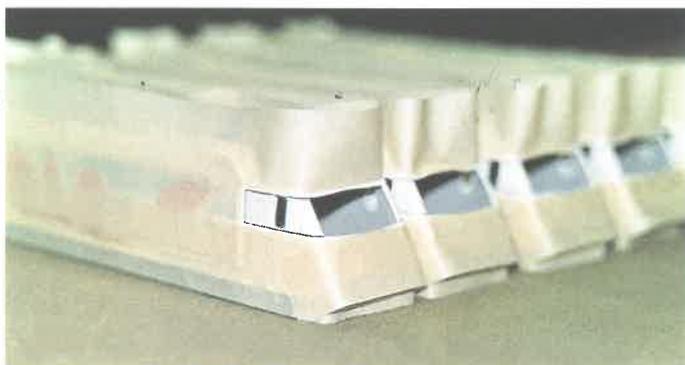
Die restlichen Gehäuseflächen werden mit breitem Kreppband abgeklebt. Bei einer Re 460 findet diese Prozedur dreimal statt: Für die graue Unterkante, fürs Dach und für die Maske um die Fenster des Führerstandes. Die Klebebänder beziehen wir natürlich fixfertig zugeschnitten auf den entsprechenden Lok-Typ. Der Grund:

Die Abdeckung muss perfekt passen – beispielsweise auf die winzigen, halbovalen Einstiegs- tritte der Re 460, durch die (exakt in der Mitte!) die Farb- trennung verläuft.

Damit ist eigentlich schon erklärt, warum wir das arbeits- intensive Abdeckverfahren und nicht die Schablonentechnik anwenden: Farbtrennungen lassen sich mit Klebeband wesentlich sauberer und präziser realisieren als mit Schablonen. Sprich: Genau so, wie Sie das von HAG erwarten und gewohnt sind...



Abdecken am Beispiel Re 460 «Kambly»: Die aufgedruckte schwarze Linie (oben) gibt die Begrenzung der Fläche vor, die wir mit schmalen, weissen Streifen haargenau abkleben (unten). Die bräunlichen Kreppbänder decken alle andern Gehäusepartien ab.



Konzentrierte Fein-Arbeit mit der Pinzette: Jelka Jankovic (vorne) und Ihre Kollegin Ljubica Ilic beim Anbringen der 3 mm schmalen Abdeckstreifen...



Drei Mitarbeiter/innen – ein Team.



Zivorad Jankovic

- 15 Jahre bei HAG
- geboren am 14.12.1956 in Serbien
- seit 1978 in der Schweiz
- Hobbies: Klassische Autos, Spanferkel zubereiten



Jelka Jankovic

- 11 Jahre bei HAG
- geboren am 3.11.1963 in Bosnien
- seit 1982 in der Schweiz
- Hobbies: Kochen, Musik, Reisen

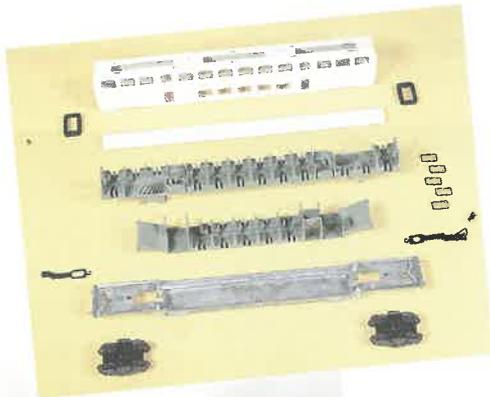


Ljubica Ilic

- 5 Jahre bei HAG
- geboren am 15.5.1957 in Serbien
- seit 1980 in der Schweiz
- Hobbies: Häkeln, Stricken, Lesen

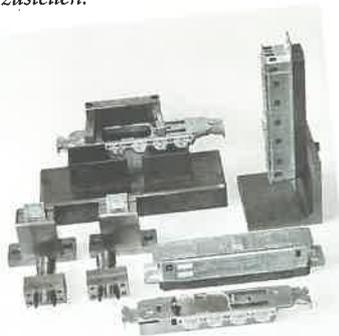
Auf (zur) Probefahrt!

Im RailMail Nr. 5 haben wir Max Meier, unseren Partner für Formenbau, vorgestellt und gezeigt, wieviel Arbeit in den Werkzeugen für die Zinkspritzgussteile der Ae 4/7 steckt. Seither hat sich einiges getan...



Auslegeordnung vor der Montage der Null-Serie: unten die Teile der Ae 4/7, oben der Doppelstockwagen des IC 2000

Ae 4/7: Bevor die eigentliche Produktion beginnen kann, sind Dutzende von hochpräzisen Vorrichtungen zum Einspannen des Gehäuses in Fräs- und Bohrmaschinen, Pressen usw. herzustellen.



Die Formen sind gebaut, erste Musterteile gespritzt. Jetzt gilt es, die letzten Details zu korrigieren und anzupassen. Gleichzeitig bereiten unsere Werkzeugbauer alle Bearbeitungs- und Montagevorrichtungen vor: Sie planen und realisieren eine Vielzahl von Halterungen, Pressstempeln, Bohrlehren, Führungen, Niet-, Quetsch-, Stanz- und Biegewerkzeugen, die einerseits eine rationelle Serienproduktion erst möglich machen und andererseits konstant hohe Präzision gewährleisten.

Eine Null-Serie für den letzten Schliff

Aus Musterteilen, die den späteren Serienteilen entsprechen, haben wir im Sommer – einmal mehr – Prototypen gebaut und auf Probefahrt

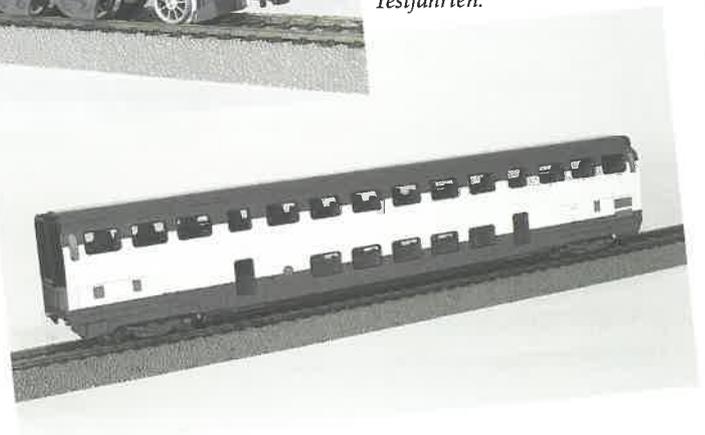
geschickt: Getestet wurden Laufeigenschaften, Weichengängigkeit, Zugkraft und Stromaufnahme. Ausserdem haben wir den optischen Gesamteindruck und die Detailtreue beurteilt und, wo nötig, verfeinert – damit dann am fertigen Modell bis zur kleinsten Beschriftung wirklich alles stimmt.

IC 2000: Finish am Doppelstockwagen

Im Spätherbst geht auch der Zweitklasswagen des IC 2000 in Produktion. Wie bei HAG üblich, wird der Wagen mit einem Chassis und beweglichen Drehgestellblenden aus Zinkdruckguss ausgerüstet sein. Der Kupplungschaft lässt sich für Kurzkupplungsbetrieb gegen einen mit Kynematik austauschen. Kurz: Das neue Modell ist ebenso solide wie durchdacht gemacht.



Ein paar Kleinigkeiten fehlen noch: In dieser Form absolvier(t)en die Ae 4/7 und der IC 2000 ihre Testfahrten.



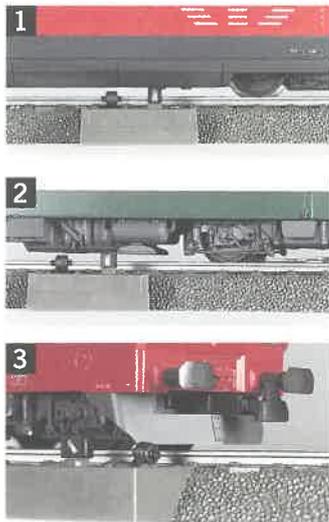
Technische Infos für Insider

Fast täglich konfrontieren uns stolze Besitzer/innen von HAG-Modellen mit Fragen und Anregungen. Auf die nachstehenden Themen wurden wir in den letzten Monaten am häufigsten angesprochen...

HAG-Loks und die Weichenlaterne der C-Geleise von Märklin.

Gleich einige Kunden haben uns darauf hingewiesen, dass die neuen Märklin-Geleise gewissen HAG-Loks Probleme machen: «Stein des Anstosses» ist die Weichenlaterne, die Märklin als Zubehör liefert. Wir sind der Sache nachgegangen und haben alle HAG-Loktypen auf allen Weichenarten des C-Geleises getestet. Bei zwei Loktypen sind tatsächlich Probleme aufgetaucht:

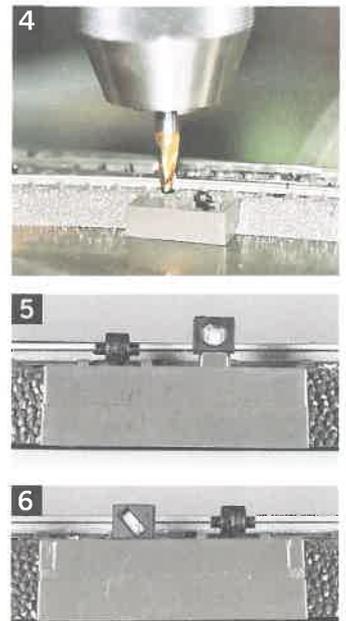
Die kleinen Noppen unten am Chassis der **Re 460** kollidieren mit den Weichenlaternen der Normalweichen Nr. 24611 und 12, der Bogenweichen Nr. 24 671 und 72 und der Dreiwegweiche Nr. 24630 bei Rechtsablenkung (Bild 1). Die **Umrichterloks** BT Nr. 186/187, SZU Nr. 188/189, Sihltalbahn Nr. 264/265 und VHB Nr. 266/267 bleiben mit ihren Indusi-Magneten an der gleichen Stelle hängen (Bild 2). Bei der Dreiwegweiche touchiert zudem der Schneeräumer den Umlenkehebel neben der Weichenlaterne, was die Lok aber nicht zum Entgleisen bringt (Bild 3). In Einzelfällen können auch die Indusi-Magnete der Re 4/4" (neue Generation) an der Laterne anstehen: Der Grund: Montagetoleranzen.



Vier mögliche Lösungen:

1. Es ist darauf zu achten, dass die Weichenlaternen richtig montiert sind: Beim Aufstecken der schwarzen Laterne muss der Klarsicht-Lichtleiter (von unten eingesteckt) auf der Unterseite gegengehalten werden. So lässt sich die Laterne mit einiger Kraft bis zur tiefsten Position – sie sollte nicht mehr als 2.3 mm über dem Schienenprofil liegen – einpressen.
2. Setzen Sie die Laterne tiefer, indem Sie den ca. 2.1 mm hohen Laternensockel (am Weichenkörper angegossen) um 1.5 mm

kürzen (Bilder 4–6): Am besten geht das auf einer Ständerbohrmaschine mit Sacklochanschlag und 5 mm Schafffräser. Damit der Kunststoff gratfrei geschnitten wird, sollte der Fräser neuwertige Stirnschneiden haben. Restgräte entfernt man mit einem feinen Dreikantschaber oder einem scharfen Messer. Kürzen Sie jetzt auch den Klarsicht-Lichtleiter (mit einem Seitenschneider oder einer Feile) um das gleiche Mass und montieren Sie dann das Ganze, wie es die Anleitung von Märklin beschreibt. Resultat:



Nach der Änderung ragt die Laterne noch ca. 1 mm statt 2.3 mm über die Schienenoberkante. Alles in allem ist das die beste Lösung, weil nachher jedes Fahrzeug die Weiche problemlos passieren wird.

3. Bei der Re 460 lassen sich die vier Noppen leicht wegfeilen. Allerdings muss das Chassis nachher mit grauer Farbe nachgebessert werden.
4. Bei der Umrichterlok können Sie die Indusi-Magnete entfernen oder um mindestens 0.7 mm abschleifen bzw. fräsen. Der Schneeräumer lässt sich mit einem Skalpell beschneiden.

Mit Bügel-Kupplungen über Märklin-Weichen...

Das Problem: Bügel-Kupplungen haben einen Bügel Lappen, der bei elektromagnetischen Entkupplungsgeleisen den Bügel anhebt. Dieser Lappen kollidiert auf Märklin-Weichen häufig mit den Mittelkontakten, die zur Kreuzung hin immer höher werden, damit sie den Schleifer über die kreuzende Schiene heben und so einen Kurzschluss vermeiden.



Die Lösung: Der lange, nach unten hängende Lappen, meist aus geschwärztem Feiblech, lässt sich mit einem Seitenschneider leicht um 1 bis 2 mm kürzen. Die Entkupplungsfunktion bleibt gewährleistet – wenn Sie nicht zuviel abschneiden.

Erlebt der TEE eine Renaissance?

Im März 1994 haben Eisenbahn-Enthusiasten den Verein TEE-CLASSICS gegründet – mit dem Ziel, die Ära der TEE-Züge lebendig zu erhalten. Knapp fünf Jahre später gelang es TEE-CLASSICS, zwei Steuerwagen, zwei Abteilwagen und einen Speisewagen aus Kanada zurückzuholen – wo sie bis vor kurzem bei der Ontario Northland Railway (ONR) Dienst taten.



Auslad im Hamburger Freihafen: Am 5. November 1998 schnuppert der Steuerwagen 1987-4 als erster europäische Luft.

Eine abenteuerliche Geschichte...

...haben nicht nur die fünf Wagen hinter sich, sondern auch das Team, das den Rücktransport organisierte und begleitete: Am 8. Oktober 1998 treffen sich die Verantwortlichen von TEE-CLASSICS mit Fachleuten der ONR in North Bay/Ontario, wo sie beginnen, den Zug zusammenzustellen und für die Fahrt zum Atlantikhafen St. John vorzubereiten.

Vier Tage später, und nach einer Übernachtung im unbeleuchteten und ungeheizten Abteilwagen 1984-2, ist es soweit: Der alte «Northlander» macht sich, von vielen ONR-Angestellten persönlich verabschiedet, zum letzten Mal auf den Weg nach Toronto – im «Sandwich» zwischen zwei mächtigen Dieselloks und einem kilometerlangen Güterzug.

Den Kupplungen tut das gar nicht gut.

Bei ihrer Ankunft in Mc Millan, so heisst Kanadas grösster Güterbahnhof bei Toronto, ist die Komposition bereits reif für die Werkstatt – was die Zugbegleiter von TEE-CLASSICS zwar nicht so genau wissen, aber offensichtlich befürchten: Sie versuchen deshalb den Dispatcher der Canadian National (CN) zu überzeugen, den Northlander hinter dem

9000 Tonnen schweren Güterzug anzukoppeln. Diese Bitte wird schliesslich erfüllt, nur denkt leider keiner dran, den Lokführer über das kostbare Anhängsel und seine Passagiere zu informieren. In entsprechend ruppigem Fahrstil geht die Reise weiter – bis 200 Kilometer nach Toronto eine Notbremsung die ganze Fuhre stoppt.

Warum? Das ist hier die grosse Frage...

Als vermeintliche Ursache wird ein Kesselwagen geortet, der schon bei der Bremsprobe in Toronto Schwierigkeiten gemacht hat. Zehn Kilometer weiter die zweite Notbremsung. Diesmal wird der wahre Übeltäter gefunden: Die von der ONR angefertigte Übergangskupplung von der Scharfenberg-Kupplung der ehemaligen TEE-Wagen auf die amerikanische Klauenkupplung weist Risse und ein Leck in der Bremsleitung auf. Der Northlander wird kurzerhand aufs Abstellgleise geschoben.

Zwei arbeitsintensive Tage später – so lange dauert es, die bei den Notbremsungen beschädigten Räder zu reparieren und die Übergangskupplung auszuwechseln – hängen die fünf Wagen am nächsten Güterzug – bis sie die dritte und letzte Zwangsbremung auslösen und sich dabei (Kuppungsbruch!) vom Zug losreisen. Mittlerweile drängt die Zeit: In St. John am Atlantik wartet die «MV Tampa» auf ihre Fracht. Dem Team von TEE-CLASSICS bleibt nur eins übrig: Der kostspielige Transport mit einer «Privat»-Lok, die es dann



Das Projekt von TEE-CLASSICS lief unter dem Titel «Welcome home!»
Im Bild die Komposition kurz vor der Abfahrt in North Bay.

allerdings ohne weitere Zwischenfälle schafft, den Northlander über die letzten 1500 Kilometer ans (Etappen-)Ziel zu bringen.

Schiff ahoi!

Im Hafen liegen Containerböden bereit, auf die man Schienen geschweisst hat. Die Wagen – mit Hilfe von zwei Pnekranen – draufzusetzen, erweist sich als Kinderspiel. Zwei riesige Gabelstapler heben dann das Ganze an, worauf sich vorne und hinten je ein Lastwagen mit Auflieger darunter schiebt. Nach wenigen Stunden

stehen die fünf Wagen fest verankert im Laderaum der 260 Meter langen «Tampa», die am 23. Oktober zu einer stürmischen Überfahrt ablegt und 13 Tage später pünktlich Hamburg erreicht.

Und hier bleibt der Northlander, einmal mehr, stehen: Das Eisenbahnbundesamt verordnet nämlich für die Weiterfahrt neue Radsätze. Dafür aber fehlt das Geld. Die Geschichte von der Heimkehr des TEE ist also noch nicht zu Ende – Fortsetzung folgt.

Ein HAG-Sondermodell finanziert die weitere(n) Arbeit(en) mit...

Der Verein, TEE-CLASSICS hat gemeinsam mit HAG eine Re 460 im TEE-Design realisiert. Offiziell vorgestellt wird das Sondermodell während der Modellbautage, die im Oktober 1999 im Verkehrshaus Luzern stattfinden und unter dem Motto «Vom TEE zum Neigezug» stehen.



Weit und breit kein Original, aber trotzdem schön...

Der Verein hat den Vertrieb des Modells selbst übernommen. Der Erlös kommt vollumfänglich den laufenden Projekten von TEE-CLASSICS zugute. Die Sonderserie ist auf die **bis zum 10. Oktober 1999** bestellten Exemplare limitiert und erscheint vor Weihnachten 1999. Das Bestellformular und Informationen über die Tätigkeit von TEE-CLASSICS können Sie über folgende Adressen anfordern:

TEE-CLASSICS, Postfach 9105, 8050 Zürich
E-Mail: tee-classics@gmx.ch
Internet: www.tee-classics.ch



Die letzte Fahrt des «TEE-Trains», wie der Northlander in Kanada auch genannt wurde, führte über gut 2000 Kilometer von North Bay an den Atlantik.

Unsere neuesten Projekte

Nachdem die Ae 4/7 und der IC 2000 Doppelstockwagen demnächst in Produktion gehen, sind wir zu neuen Taten bereit. Woran wir gerade arbeiten, zeigt der folgende Ausblick:



SBB Re 460 112-6, Art.Nr. 280~/281= Flugzug



SBB Flachwagen mit Klappungen, Typ Rs mit Beton-Platten
Art.Nr. 350~/351=



Kesselwagen des neugegründeten SBB Cargo-Unternehmens
ChemOil, Art.Nr. 382~/383= ChemOil

Fürs Jahr 2000: S-Bahn-Lok 450 von HAG

Jetzt ist es beschlossene Sache: In Zusammenarbeit mit der Firma Fleischmann entsteht der komplette S-Bahn-Zug. HAG bringt die Lok Re 450, Fleischmann die Wagen und den Steuerwagen. Lok und Wagen werden perfekt aufeinander abgestimmt und für 3-Leiter-Wechselstrom und 2-Leiter-Gleichstrom lieferbar sein.

Aktuell:

Drei neue Werbe-Varianten. Zwei davon haben jetzt schon historischen Wert...



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



Re 465 BLS, Art.Nr. 184~/185= Sion 2006



Re 460 SBB, Art.Nr. 280~/281= Sion 2006



Wieder-Auflage

Auf vielseitigen Wunsch produzieren wir eine weitere Serie der begehrten SBB Flachwagen Typ Sgss mit drei 20 ft Tankcontainern.



Art.Nr. 396~/397= GCA



Art.Nr. 396~/397= CCR

Ae 6/6-Variante

In Vorbereitung ist auch die Ae 6/6 mit der zweiten, roten Lampe unter dem oberen Dreispitzsignal.



RAIL MAIL-BOX:

Leser-Briefe, E-Mails und Antworten...



Ein Vorschlag zur Ae 4/7.

Von Dr. Claus Welcker, Köln

Der Märklin Decoder 6080 ist out, 60901 ist in – für Gleichstrommotoren. Die Vorteile sind Ihnen bekannt, auch wenn Sonderfunktionen nicht zum Zuge kommen. Mein Vorschlag: Die Ae 4/7, die Sie bald herausbringen, von vorne herein für den Einsatz auf Märklin mit 60901 vorbereiten. Eine solche Maschine bestelle ich sofort...

HAG antwortet

Die Möglichkeit, unsere Wechselstrom-Lokomotiven serienmässig mit einem Decoder auszurüsten, der dem Märklin 60901 gleichkommt, ist bei uns tatsächlich im Gespräch. Eigentlich ist's nur noch eine Preisfrage: Die Lok-Preise müssten nämlich um ca. Fr. 50.– angehoben werden. Was halten Sie davon?



Auf Bausätze wartet Heinz Stäheli, Netstal

Vor ca. 25 Jahren erledigte ich für die Firma HAG, damals noch in St. Gallen, die anfallenden Reparaturen. Seither hat mich die Firma HAG nicht mehr

losgelassen. Ihre Modelle sind wirklich toll und, wenn überhaupt nötig, sehr reparaturfreundlich. [...] Jedemal wenn ein Fahrzeug, ob Wagen oder Lok, aufgemacht werden muss, frage ich mich, warum HAG keine Bausätze vertreibt. Das Produkt ist so raffiniert, dass sich ein Bausatz geradezu aufdrängt.

HAG antwortet

Der Löwenanteil am Herstellungsaufwand einer Lokomotive liegt in der Bearbeitung der Rohgussteile, im Lackieren und Bedrucken der Gehäuse, in der Produktion des Motors und der Steuerelektronik – alles Arbeiten, für die es spezielle Maschinen, Werkzeuge oder Vorrichtungen braucht. Bei Lieferung von Bausätzen könnte also lediglich die Endmontage dem Kunden überlassen werden. Sie macht allerdings nur etwa 8% des Gesamtaufwandes aus. Folglich würde sich auch der Preis nur um rund 8% reduzieren.



Aufs Thema «Märklin-Weichenlaterne» gebracht hat uns Hubert Fischer

Ich half einem Kollegen beim Bau seiner neuen Anlage und rüstete dabei das C-Geleise von Märklin mit den Weichenlaternen Nr. 74470 aus. Die Lok Re 4/4 Nr. 212 Porrentruy und die Lok Re 4/4 Nr. 186 Degerheim hängen mit den Integrations-Zugsicherungsmagneten an den Weichenlaternen an. Haben Sie eine gute Lösung?

HAG antwortet

Haben wir! Zu finden ist sie auf Seite 5 dieser RailMail-Ausgabe. Herr Fischer hat sie inzwischen übrigens bereits ausprobiert – mit Erfolg.



Ein E-Mail mit zwei Anliegen von Andreas Bruderer, Thun

Erstens: HAG hat leider nie einen Schneckenantrieb mit Antrieb auf allen Achsen gebaut. Warum? Zweitens: Es wäre sehr praktisch, wenn HAG in Gleichstrom-Lokomotiven – wie Roco, Liliput und Trix – einen Steckplatz für den Decoder einbauen würde.

HAG antwortet

Jedes Antriebssystem hat Vor- und Nachteile. Mit einem zentralen, längs eingebauten Motor lassen sich über Kardanwellen und Schneckenübersetzungen zwar alle Achsen antreiben, die Selbsthemmung der Schneckengetriebe verschlechtert aber den Auslauf der Lok und verursacht Probleme bei motorisierten Doppeltraktionen. Zudem fehlt der Platz für Zusatzelektronik (z.B. Lok-Sound).

Zur einheitlichen Steckverbindung für Decoder: Sie bedingt die Verwendung einheitlicher Decoder. Da wir Wechsel- und Gleichstromloks herstellen, werden aber ganz verschiedene Decoder eingebaut. Langfristig geplant ist eine Steckverbindung zu unserem künftigen Einheitsdecoder für NMRA und Motorola...



Die RailMail-Box steht allen Leser/innen offen, die uns etwas zu sagen oder zu fragen haben:

HAG Modellseisenbahnen AG
RailMail-Box
9402 Mörschwil
E-Mail: hag@hag.ch

INFORMATIONS IMPORTANTES:

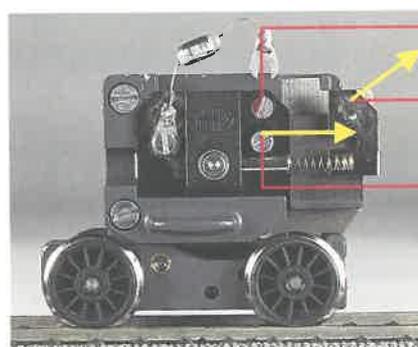
Digitalisation des modèles HAG.

Premièrement: Tous les décodeurs avec compensation automatique de la charge nécessitent un moteur à aimant permanent. Sur les anciens modèles à courant alternatif, il faut donc changer le stator bobiné par un aimant permanent.

Deuxièmement: Afin de garantir une bonne connection électrique à la masse sur le moteur HAG type 88, la masse du bloc moteur est connectée au charbon droit au moyen d'une rondelle d'épaisseur. En cas de digitalisation (moteur à courant continu), il faut impérativement *d'abord* supprimer cette rondelle afin que le moteur ne soit pas sous tension. Ne connectez le décodeur seulement *après* cette opération, sinon il sera détruit.

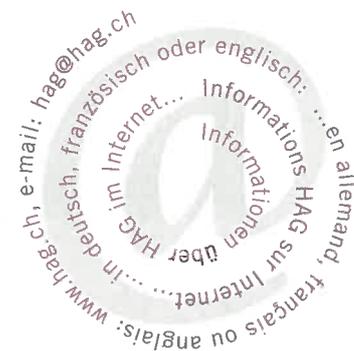
Marches à suivre:

- Déserrer d'un tour la vis du charbon de droite (1) et faire glisser de côté l'équerre-couvercle.



- Dévisser la vis marquée de rouge (2) et supprimer la rondelle.
- Reserrer la vis et remonter l'équerre-couvercle.
- Connecter la masse du moteur (3) au décodeur.

Important: N'oubliez pas de changer les ampoules d'éclairage montées d'origine (courant alternatif 6 V, courant continu 12 V) contre des ampoules de 19 V.



Neue Mitglieder sind herzlich willkommen!



Les nouveaux membres sont les bienvenus!

- Gegen einen Jahresbeitrag von Fr. 20.– (Schweiz) bzw. Fr. 30.– (Ausland) liefern wir Ihnen folgende Publikationen ins Haus:
- 3 bis 4 Rundschreiben pro Jahr (d/f/e)
 - die HAG-Info im Februar/März (d/f)
 - unsere Zeitung Rail Mail (d)
 - und in Erscheinungsjahren den HAG-Katalog (d/f/e/i)

- Pour la modique somme annuelle de fr. 20.– (étranger sfr. 30.–) nous vous adressons personnellement les publications suivantes:
- 3 à 4 circulaires par année (all./fran./angl.)
 - L'info HAG en février/mars (all./fran.)
 - Notre Rail Mail (all.)
 - Le catalogue HAG, l'année de parution (all./fran./angl./ital)

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

Senden Sie mir bitte den Einzahlungsschein für den Jahresbeitrag 2000 des HAG-Info-Services.
Veillez m'envoyer un bulletin de versement pour la contribution annuelle 2000 du HAG-Info-Service.

Name/nom:

Vorname/prénom:

Strasse/rue:

PLZ/NP: Ort/lieu:

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



Bankverbindung/relation bancaire: Raiffeisenbank Mörschwil, PC-Konto 90-5579-3, Konto 1018902 BC 81284

Le modélisme ferroviaire, un hobby pour la vie...

Les chemins de fer passionnent la population depuis toujours, c'est à dire depuis qu'un certain *George Stephenson* mit au point les véritables premières locomotives à vapeur au début du 19ème siècle. Dès lors, l'évolution a été fantastique, aussi bien du point de vue technique qu'esthétique. Cette



machine et un jour vous vous arrêrez devant une vitrine en émerveillement sur un modèle de locomotive représentant exactement la pièce qui vous avait tant intéressé. C'est l'occasion d'en garder un sou-

La dynamique du mouvement.

Faire rouler ces modèles plutôt que de les regarder, c'est l'étape suivante, vous construisez une gare ou un dépôt afin d'admirer votre collection

reconstituer une rame réelle ou votre train personnalisé.

Vous ne trouverez pas moins de 30 modèles différents de locomotives, sans compter les variantes publicitaires appropriées à tous les goûts, dans l'assortiment HAG, ainsi qu'autant de wagons marchandises colorés et toutes les variantes de voitures voyageurs du type unifiée I.



évolution serait vite oubliée si, d'une part les musées et trains historiques ne nous rappelaient pas ces temps nostalgiques en quelques minutes, et d'autre part le modélisme ferroviaire n'existait pas. En effet, grâce à lui, tout un chacun peut se replacer à l'époque du train de son enfance et conserver la pièce représentative de ses souvenirs.

venir permanent sur votre bureau ou dans une vitrine. Vous découvrez rapidement que d'autres modèles, tout aussi fidèlement reproduits, existent dans le domaine du chemin de fer miniature et vous envisagez déjà votre future acquisition, c'est le début d'une petite collection.

en mouvement! Dès cet instant, vous cherchez à réaliser des compositions complètes et par conséquent, vous construisez un petit réseau vivant que vous pouvez agrandir en jouant sur plusieurs niveaux.

Toutes ces élucubrations pour vous montrer les nombreux aspects de ce «virus» auxquels s'ajoutent aujourd'hui les possibilités techniques de com-

Cet assortiment est constamment agrandi, mais la tradition de qualité suisse, ainsi que la fabrication sur une base métallique sont maintenues. La qualité HAG est garante de maintenir votre passion pour la vie.

Et lorsque ce «virus» vous atteint...

... c'est pour la vie! Mais pour quelle raison, personne ne le sait vraiment. D'ailleurs, il y a certainement autant de raisons que de catégories de modélistes: Un jour, vous êtes fascinés par une locomotive, sa forme, sa couleur, ou encore sa technologie. Vous cherchez à vous documenter sur cette

Mais vos modèles sous verre ne reflètent jamais la réalité, il

manque quelque chose, une atmosphère, une ambiance, c'est à dire un décor. Alors vous rêvez «d'habiller» cet environnement, vous créez ainsi un diorama que vous pourrez détailler quasi sans limite. Il y manque cependant une dimension:

mande, que ce soit en digital ou en analogique, en manuel ou en automatique, avec ou sans ordinateur, chacun peut y trouver sa passion. De la «simple» collection au réseau automatique, en passant par les dioramas ou la technique pure, rien ne vous empêche de



IMPRESSUM

Redaktion

HAG Modelleisenbahnen AG
9402 Mörschwil

Text und Gestaltung

Werbeatelier Schmuck ASW
9402 Mörschwil

Druck

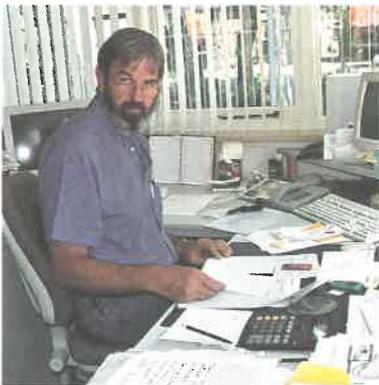
Typotron AG
9016 St. Gallen

MIT LEIB UND SEELE DABEI:

Unser Mann in Holland...

Dass der Name HAG heute international ein Begriff ist, verdanken wir Partnern in aller Herren Länder, die unsere Modelle fast weltweit vertreiben. Der Holländer Gerit Keuterman ist einer von ihnen. Er vertritt uns seit 1986 in den Benelux-Ländern. Gleichzeitig ist er Anlaufstelle für Reparaturen an HAG- und Märklin-Modellen. Zudem importiert und vertreibt er noch zwölf andere Produkte der Modellzubehör-Branche.

Das kleine, aber feine Unternehmen verfügt in Borne über alles, was es braucht: Büros, Reparaturwerkstatt, Lager-, Ausstellungs- und Seminarräume. Gerit Keuterman beschäftigt drei Mitarbeiter, zwei davon temporär, und arbeitet eng mit einem freischaffenden Aussendienstvertreter zusammen, der die Fachgeschäfte in Belgien und Luxemburg betreut. Kurz: Dank Gerit Keuterman hat sich HAG gleich in drei Ländern einen Namen gemacht.



*Gerit Keuterman
im Büro...*

*... seines kürzlich bezogenen,
neuen Geschäftssitzes in
Borne (NL)*



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

UNSERE TREUEN MITARBEITER/INNEN:

Rekord- verdächtig!

Es ist längst zur Tradition geworden: Anlässlich unseres Betriebsausfluges ehren wir jeweils die Jubilare unter den Angestellten. Dieses Jahr dauerte die Zeremonie etwas länger, galt es doch, gleich zehn Mitarbeiter/innen zu feiern. Wir sind stolz auf ihre Firmentreue und möchten den Jubilaren auch an dieser Stelle herzlich danken!

*Von oben links:
Kurt Zimmermann
(25 Jahre bei HAG),
Evelin Zimmermann
(15 Jahre), Svetlana
Jankovic (15 Jahre),
Luciano Vaselari
(15 Jahre), Zivorad
Jankovic (15 Jahre),
Ljubo Gadzic (10 Jahre),
Renate Rebronja-
Krznaric (10 Jahre),
Ursula Wolfer (10 Jahre),
Ljubica Ilic (5 Jahre),
Snezana Stricevic
(5 Jahre)*



Markus Lutz übergibt an Hanspeter Alther

Seit sechs Jahren hat sich Markus Lutz als kaufmännischer Leiter – mit grossem Engagement – um unsere Finanzen gekümmert. Jetzt will er sich neuen Herausforderungen stellen. Er verlässt uns nicht etwa aus Unzufriedenheit oder wegen Unstimmigkeiten: Mit 35 ist er einfach noch zu jung, um seine Aufgabe bei HAG als «Job des Lebens» zu sehen. Obwohl wir seinen Entscheid verstehen, bedauern wir seinen Austritt – uns bleibt nur, ihm für die geleistete Arbeit zu danken. Wir wünschen Markus und seiner Familie alles Gute auf dem weiteren Lebensweg.

Seinen Nachfolger Hanspeter Alther heissen wir herzlich willkommen. Wir freuen uns, in Zukunft auf sein Wissen und Können zu zählen!

