

EDITORIAL



Ersatzteil-Kosten...

Wer in jüngster Zeit HAG-Ersatzteile bezogen hat, stellte vielleicht fest, dass wir ihre Preise leicht nach oben korrigiert haben. Aus welchen Gründen? Nun: Die Herstellung eines Ersatzteils kostet an sich am wenigsten. Was hingegen ins Gewicht fällt, sind die Kosten für die Lagerhaltung und das «Handling»: Nach der Produktion will jedes Schraubchen und jeder Isolator in Klein(st)mengen abgepackt und korrekt beschriftet sein. Das braucht Zeit, die ja bekanntlich Geld ist...

Dazu kommt, dass in unserem Lager mit Tausenden von Artikeln und Millionen von Einzelteilen beträchtliche Summen «unproduktiv» gebunden sind – was andererseits eine durchaus positive Kehrseite hat: Wir können die Belieferung mit Ersatzteilen für zehn Jahre nach dem Kauf garantieren und in vielen Fällen auch den Besitzern jahrzehntealter HAG-Veteranen aus der Patsche helfen. Ich gehe davon aus, dass unsere Kunden genau diese Dienstleistung sehr wohl zu schätzen wissen!

Werner Gahler

Ein Leistungs- ausweis...



Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg: Als kleiner Hersteller sind wir stolz drauf, manchmal Projekte zu realisieren, vor denen andere – schon aus Zeitgründen – kapitulieren müssen.

Aktuellstes Beispiel dafür ist der oben abgebildete S-Bahn-Nachtzug, über dessen Entstehungsgeschichte wir auf Seite 4 ausführlich berichten. Um ihn ins Rollen zu bringen, war ein Maximum an Flexibilität gefragt – wobei wir, wie bei HAG-Modellen üblich, in den Details keinerlei Kompromisse eingegangen sind. Wir freuen uns, wenn Sie das Ergebnis überzeugt!

INHALT

Eine unserer Vielseitigsten:	
Suzana Mitrovic	2
Ende gut, alles gut:	
Die HAG-Reise 2008	6
Vorschau:	
Was in nächster Zeit an Neuheiten auf Sie zukommt	13
Aus technischer Sicht:	
Wissenswertes über HAG-Modelle	16
Stadler-Zug «GTW»:	
Der Stand der Dinge	18

ALLROUNDERIN:

Suzana Mitrovic kennt sich auf vielen Gebieten aus!

Suzana Mitrovic ist seit gut fünf Jahren bei uns tätig. Als eine der vielseitigsten unter unseren Mitarbeiter/innen lässt sie sich für entsprechend zahlreiche Aufgaben einsetzen. Das ist natürlich ein grosser Vorteil – nicht nur wenn «Not am Mann» oder, in ihrem Fall, «an der Frau» ist.

Zehntels-Millimeter-Arbeit vor der Lackierung...

Eine ausgesprochene Spezialistin ist Suzana für die Arbeiten, die in unserer Abteilung «Vorbereitung für die Lackiererei» anstehen: Hier werden die Lokgehäuse nach der Grundlackierung mit Klebeband für die weiteren Bearbeitungsschritte mit der Spritzpistole abgedeckt. Das heisst: Suzana muss jene Partien überkleben, welche die Farbe der Grundlackierung behalten sollen. Die danach noch freiliegenden Flächen können dann in einer anderen Farbe gespritzt werden.



...hier beim Abdecken eines Lokgehäuses vor dem nächsten Lackiervorgang.

Den Vorgang erläutern möchten wir hier am Beispiel einer grünen Lokomotive, die unten eine graue Schürze hat: Nachdem das ganze Gehäuse grundiert und anschliessend grün



Suzana Mitrovic, eine unserer vielseitigsten Mitarbeiterinnen...

lackiert wurde, markieren wir in unserer Druckerei die spätere Farbtrennung von grün auf grau mit einer feinen schwarzen Linie. Diese ist für Suzana wichtig, weil sie ihr zeigt, wo genau der Abdeckstreifen anschliessen muss. Für die Trennung unmittelbar an der Kante zwischen zwei Farben benutzt Suzana einen schmalen PVC-Klebstreifen, der in der Länge meist exakt auf Mass vorge-schnitten ist. Dieser PVC-Kleber hinterlässt nach dem Spritzlackieren eine haarscharfe Trenn-

kante. Der Rest der abzudeckenden Gehäusefläche wird nun, leicht zurückversetzt, mit breitem Papier-Klebeband abgedeckt.

Beide Klebebänder, vor allem das erste aus PVC, müssen sehr präzise den vorgedruckten Linien entlang verlegt und gut in die Vertiefungen – beispielsweise von Türen – gedrückt werden. Bei Farbtrennungen, die nicht in einer Gerade verlaufen, sondern geschwungene Linien oder Kurven beschrei-

ben, lässt sich der PVC-Streifen bis zu einem gewissen Grad biegen. Für Extrem-Situationen müssen allerdings speziell geformte Kleber zugestanzelt werden.

Bei HAG sind übrigens nur drei oder vier Damen tätig, welche diese heikle Abdeck-Arbeit beherrschen. Suzana ist eine davon...

...und perfekt in der Montage.

Je nach Arbeitsanfall kann auch unsere Abteilung «Mon-

tage» jederzeit auf Suzanas Erfahrung zählen: Sie weiss, wie Getriebe zusammengestellt oder Motoren fertig montiert werden. Und sie hat das nötige Fingerspitzengefühl, wenn es ums Bestücken der fertig lackierten und bedruckten

Lokgehäuse geht: Das Einpressen, Aufstecken oder Ankleben von Isolatoren, Dachleitungen, Pantographen, Fenstern, Führerständen, Lichtleitern usw. verlangt nämlich vor allem eins – ausserordentliches Geschick.



Und bei der Montage der Frontstange an einer Ae 6/6...

STECKBRIEF:

Suzanas private Seite(n)...

- geboren am 5.10.1977 in der Schweiz
- verheiratet mit Zoran
- wohnhaft in St. Gallen
- bei HAG tätig seit dem 6. Januar 2003
- Hobbies: Kochen, Schwimmen



Suzana und ihr Mann Zoran sind Eltern der gut sechsjährigen Dajana, die sie natürlich fast rund um die Uhr auf Trab hält.

HAG-Weihnachtsmarkt in Mörschwil

Wir heissen Sie herzlich zu unseren traditionellen Weihnachts-Verkaufstagen willkommen!

Freitag, 05.12.2008 von 9:00 bis 18:30 Uhr

Samstag, 06.12.2008 von 9:00 bis 16:00 Uhr

Am 9. HAG-Weihnachtsmarkt erwarten Sie – wie schon in den Vorjahren – günstige Restposten und Artikel zweiter Wahl. Ein Besuch lohnt sich!

TREUE MITARBEITER/INNEN:

HAG gratuliert zum Arbeitsjubiläum!

Im Jahr 2008 dürfen wir einmal mehr vier Jubilare feiern. Wir sind stolz darauf, sie als zuverlässige und erfahrene Fachleute zu unserem Team zu zählen. Entsprechend herzlich möchten wir ihnen gratulieren und für ihre treue Mitarbeit danken!



V.l.n.r.: Jelka Jankovic, Rorschach (20 Jahre), Suzana Mitrovic, St. Gallen (5 Jahre), Elias Dos Santos, St. Gallen (20 Jahre), Rita Ritzi, Kronbühl (20 Jahre),

Ein S-Bahn-Zug für Nachtschwärmer...

Wie lässt sich in nur fünf Wochen das (Muster-)Modell des wohl am aufwändigsten gestalteten Zugs herstellen, der je auf dem Schweizer Schienennetz verkehrte? Der nachstehende Bericht erzählt die Entstehungsgeschichte.

Anfang März 2008 überraschte uns Herr Hans Wälty vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) mit der telefonischen Anfrage, ob die Firma HAG bereit wäre, bis zum 10. April ein Mustermodell der neu dekorierten S-Bahnkomposition herzustellen: Der ZVV und die ZKB (Zürcher Kantonalbank) planten, das ZKB-Nachtnetz auf einer einmaligen Werbefläche, nämlich auf zwei S-Bahn-Zügen, ins Gespräch zu bringen. Man wollte so darauf aufmerksam machen, dass die Zürcher S-Bahn während der Dauer der Fussball-Europameisterschaften auf einem erweiterten Nachtnetz verkehrt und in dieser Zeit keinen Nachzuschlag kostet.



Kreative Gestaltung detailgetreu im Massstab 1:87 umgesetzt.

Für die Kreation der Illustrationen auf zwei Zügen wurde der etablierte Luzerner Comiczeichner Melk Thalmann ausgewählt. Er nahm die Herausforderung an und realisierte mit (s)einer Comicnachtwelt ebenso eindrucksvolle wie fast gruselige Nachtszenen. Inhaltlich visualisierte er die Nacht mit unzähligen Fledermäusen, dem Vollmond und Elementen der Stadt Zürich.

Wir haben die Herausforderung, vor die uns sein Werk stellte, ebenfalls angenommen – obwohl wir alles andere als überzeugt waren, dass wir diesen gewaltigen Aufwand in nur fünf Wochen schaffen würden. Die Zürcher Werbeagentur Krieg, Schlupp, Bürge /

Springer & Jacoby, welche die Gemälde des Künstlers für die Original-Züge zusammenfügte, schickte die Daten unserem Grafiker Erwin Schmuck, der diese auf unsere leicht verkürzten Wagen- und Lokgehäuse anpasste und übertrug. Dazu waren genaue Zeichnungen der Gehäuse mit den jeweiligen Fensterauschnitten nötig. Da die Züge auf jeder Seite mit verschiedenen Bildern bestückt sind, war der Aufwand natürlich doppelt gross.





Um uns während der Zeit der grafischen Arbeiten auf Bedrucken vorzubereiten, haben wir für die beiden Mittelwagen und den Steuerwagen Aufnahmen aus Vollaluminium angefertigt. Weil diese Wagen zu lang sind, um sie in einem Stück zu bedrucken, mussten die Bilder in drei Segmente geteilt werden. Aus Zeitgründen blieb uns zur Herstellung der Muster nichts anderes übrig, als fertige Modelle zu zerlegen und den bestehenden Lack mit feinem Schleifpapier abzuschleifen. Anschliessend haben wir die Gehäuse weiss grundlackiert, um eine neutrale Unterlage fürs Bedrucken mit den genormten Grundfarben magenta (rot), cyan (blau), gelb und schwarz zu bekommen.

In Tag- und Nachtarbeit...

Als die insgesamt 88 Filme und ebenso viele Klischees fertiggestellt waren, begann für unsere Druckerin Doris Frei eine harte Zeit: Nach unzähligen Probendruckern waren logischerweise erst einmal einige Filmkorrekturen mit nochmaliger Klischeeherstellung nötig. Weil die Zeit drängte, legten oft mehrere



Mitarbeiter gleichzeitig Hand an. Da und dort wurden auch Überstunden geleistet – das Modell musste ja bis zur Präsentation der Original-Züge am 10. April 2008 um 11.18 Uhr im Bahnhof Zürich unbedingt fertig sein. Doris Frei arbeitete in dieser Zeit fast jede Nacht bis zwei oder drei Uhr und zudem am Wochenende.

Ihr gebührt ein grosses Lob: Sie hat es in gut zwei Wochen auf 190 Stunden gebracht!

Schliesslich mussten die Fahrzeuge natürlich wieder zusammgebaut werden. Auf einem Stück Schiene und in einer langen Plexiglasröhre zur Schau gestellt konnten wir den Zug pünktlich während den Fei-

erlichkeiten in Zürich dem Direktor der ZKB überreichen. Ebenfalls auf die Minute genau um 11.18 Uhr trafen natürlich die beiden Originale, die übrigens identisch sind, auf Gleis 3 ein.

Dem Muster folgt die Serie!

Dem ZVV sei Dank dürfen wir von beiden Zügen eine Serie von ca. 100 Stück herstellen, um die Kosten dieser Mammutübung zu decken: Die exklusiven Zugskompositionen können in Gleich- und Wechselstrom oder Digital noch kurzzeitig beim Fachhandel bestellt werden.

- Art. Nr. 31 010

ZKB-Nachtzug mit der Lok 450 097-1 «Maur»

- Art. Nr. 31 011

ZKB-Nachtzug mit der Lok 450 021-1 «Seuzach»

Die Wagen erhalten, entsprechend den Originalen, die korrekten Fahrzeugnummern. Der Richtpreis eines kompletten Zuges in 2- oder 3-Leiter digital beträgt 1690 Franken, in 2-Leiter analog beläuft er sich auf 1660 Franken.



HAG-Reise in den Swiss Vapeur Parc nach Le Bouveret

Gibt es für die Durchführung einer Exklusivreise durch die Schweiz überhaupt eine Alternative zum renommierten, eleganten Schienenstar in rot-beige, dem RAe TEE II «Gottardo»? Seit dem 14. Juni 2008 kann bzw. muss die Antwort lauten:

Ja, der Salonzug «Prestige Continental Express» von René Bubendorf und seinem Team!

Im RailMail Nr. 14 (2007) noch als «TEE-Reise in den Swiss Vapeur Parc nach Le Bouveret» angekündigt, scheiterte dieses Unterfangen trotz zahlreicher Interventionen des HAG-Reise-Teams an der Unnachgiebigkeit von RailAway. Dank der Kundenfreundlichkeit bzw. dem Entgegenkommen von Rail Event konnte für das diesjährige HAG-Schienerlebnis der «Prestige Continental Express» von René Bubendorf angemietet werden, d.h. die Reiseteilnehmer konnten einmal ausgiebig die einmalige Atmosphäre der Belle Epoque geniessen. Dieses Ambiente wurde insbesondere

in den drei Wagen des Salonzuges «Salon Blue», «Rubis Noir» und «Diamant Bar» real. Als Traktionslokomotive fungierte die 80 Tonnen schwere braune BLS Re 4/4 Nr. 179 mit den für 200 km/h in CH, D, A und I zugelassenen Belle Epoque Wagen.

Herrn Bubendorfs Team, bekannt für exzellenten Service und eine fantastische Küche, lernten wir bereits beim Frühstück kennen und schätzen, als den Reiseteilnehmern ein ausgiebiges Frühstück mit einem süssen Teil und ab ca. 11.10 Uhr in Höhe Visp mit einem kalten Teil perfekt – und das nicht nur aufs Outfit des Service-Teams bezogen – offeriert und serviert wurde.



Eine Fahrt von Höhepunkt zu Höhepunkt...

Ab Zürich ging es bei zunächst bedecktem, aber trockenem Wetter über Olten und Zollikofen nach Spiez am Thuner See, wo der Vorspann des Kraftpaketes BLS Ae 8/8, Nr. 273 (Bild 1) erfolgte. Lokomotiven dieser Art wurden zwischen 1959 und 1966 durch die BLS in Dienst gestellt. Jetzt am 14. Juni 2008 erwachte die Nr. 273 kurzzeitig aus ihrem Dornröschenschlaf

und startete ein Comeback: Als ehemalige Güterzugmaschine durfte sie plötzlich Orient-Express-Luft schnuppern, indem sie drei Salonwagen über die Lötschbergachse von Spiez über Frutigen und Kandersteg nach Brig beförderte.

Um die 101 km lange Strecke in Angriff zu nehmen, setzte sich unser Zug um 09.27 Uhr in Spiez mit zwei Lokomotiven (Ae 8/8 und Re 4/4) in Bewe-



14 JUIN 2008:

Voyage HAG au Swiss Vapeur Parc, Le Bouveret

Existe-t-il une alternative à l'élégante star du rail, la rame rouge-beige RAe TEE II «Gottardo» pour faire un voyage exclusif en Suisse? En ce 14 juin 2008, affirmatif: Oui, le train-salon «Prestige Continental Express»!



61 80 08-90 200-8 ARmz
- No 1073, «Le Diamant Bar»,
24 pl., bar (10 pl.), piano:
61 85 08-94 003-7 WRm
- No 1072, «Le Rubis Noir», 2
salles à 18 et 30 places:
61 85 08-95 515-9 Avmz
et tirées par une locomotive
brune des BLS de 80 tonnes, la
Re 4/4 No 179, «Berne».

Dès le petit-déjeuner nous
avons aimé le service du team
de René Bubendorf, connu
pour son excellent service et
une cuisine fantastique suivi
d'un repas froid servi après 11
heures, à la hauteur de Viège.
Le service fut parfait (et pas
seulement l'outfit).

Un voyage de summum à summum...

Depuis Zurich, par temps
couvert mais sec, avec arrêts à
Olten et Zollikofen, nous

sommes arrivés à Spiez, sur les
bords du lac de Thoune où
nous attendait la puissante
locomotive BLS Ae 8/8, no 273,
prévue pour la double-traction
de notre train (Photo 1). Les
locomotives de ce type furent
mise en service aux BLS
entre 1959 et 1966. En ce jour
du 14 juin 2008, la loc 273
sortit de son sommeil léthar-
gique: elle, qui était une loc à
train de marchandises put
soudain respirer l'air de l'Orient-
Express, en tirant 3 voitures-
salon de Spiez en passant par
Frutigen et Kandersteg jusqu'à
Brigue.

A 9.27 notre train démarra à
Spiez avec 2 locs (Ae 8/8 en
tête et Re 4/4) pour les
prochains 101 km du trajet.
Des viaducs audacieux, 51
tunnels d'une longueur totale
de 38'961 m et 830 m de

Le train-salon «Prestige Continental Express» de René Bubendorf et son team!

Annoncé dans le RailMail No
14 (2007) comme voyage en
TEE «Gottardo» au Swiss
Vapeur Parc, notre team dut
chercher une alternative, car
Rail Away ne se montra pas
assez flexible aux désirs des
clients (départ de Bâle, coûts
de transport de Bâle à St. Gall)
en cette période de l'Euro
2008. Avec l'aide de Rail Event,

Winterthour, les organisateurs
ont pu louer le «Prestige
Continental Express» de René
Bubendorf, c'est-à-dire un
voyage dans le style Belle
Epoque. L'atmosphère de ce
temps prestigieux fut particu-
lièrement bien ressentie dans
les 3 voitures modernes du
train-salon (homologuées pour
une v. max. de 200 km/h en
CH, D, A et I, stationnées à Bâle):
- No 1071, «Le Salon Bleu», 2
salles à 18 et 30 places:



gung. Atemberaubende Viadukte, 51 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 38961 m und 830 m Lawingalerien zogen an den Wagenfenstern vorbei. Der geplante Fotohalt bei Ausserberg musste aus fahrplantechnischen Gründen leider entfallen, dafür kamen aber alle Fotoenthusiasten beim Abkoppeln der Ae 8/8 und Umsetzen der Re 4/4 in Brig (Bild 2) voll auf ihre Kosten, zumal es ab dort durchgehend sonnig und angenehm warm war.

einer 17000 m² grossen, gepflegten Parkanlage laden Dutzende von Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven zu einer Traumreise ins Reich der Eisenbahnen ein. Der Club der Freunde dieses Parks besteht aus ca. 40, von Dampflokomotiven begeisterten Personen, die sich auf dem Schienennetz des Parks (5 und 7 ¼ Zoll, auf zwei Ebenen gebaut, Gesamtlänge der Hauptgleise = 1480 m, davon 150 m Zahnradstrecke und zusätzlich 500 m Neben- und Rangiergleise, 16 Weichen,



galleries de protection ont défilé à nos fenêtres. L'arrêt-photos prévu à Ausserberg a dû être malheureusement annulé en raison de l'horaire très serré,

Prochain arrêt: Le Bouveret!

Après Brigue nous sommes descendus le long de la vallée du Rhône en direction du lac Léman en passant par Viège, Sierre, Sion et Martigny jusqu'à St. Maurice. Là nous avons quitté la ligne principale sur la gauche pour passer par Vionnaz et Vouvry jusqu'au Bouveret, un petit village sur la rive gauche du lac où nous sommes arrivés avec quelque retard (12.20). A côté de l'embouchure du Rhône et du port du Bouveret se trouve le Swiss Vapeur Parc avec un des plus beaux réseaux miniatures d'Europe.

Au milieu d'un parc de 17000 m², des dizaines de locs à vapeur, diesel et électriques nous ont invité à un voyage de rêve au pays des trains. Le club des amis du parc compte env. 40 membres, fans de locs à vapeur, qui se rencontrent sur



Nächster Halt: Le Bouveret.

Über Brig, Visp, Sierre, Sion und Martigny ging es dann das Rhonetal hinab Richtung Genfersee (Lac Léman) bis St. Maurice. Dort zweigten wir links von der Hauptstrecke ab und fuhren über Vionnaz und Vouvry nach Bouveret, einem kleinen Dorf auf der Südseite des Genfersees, das wir um ca. 12.20 Uhr erreichten. Hier an der Rhonemündung, am Rande des Seehafens von Le Bouveret, liegt der Swiss Vapeur Parc mit einer der herrlichsten Miniaturbahnstrecken Europas. Inmitten

5 Tunnel und 10 Brücken) treffen, um ihr Hobby zu pflegen. Das berühmte Internationale Dampf-Festival ist dabei ein wichtiges Zusammentreffen aller Dampffreunde aus ganz Europa: Bei unserem Besuch wurde dort das 27. Internationale Festival gefeiert, d.h. vom 06. bis 15. Juni 2008 waren 120 Modelle zu bewundern.

Nach kurzer Begrüssung und Einweisung durch den amtierenden Festival-Präsidenten betreten wir den in der Nähe

mais tous les photographes enthousiastes en ont eu pour leur compte lors des différentes manoeuvres à Brigue (Photo 2) par un temps bien agréable.





Après salutations et brève introduction par le président du festival, nous sommes entrés dans le parc situé à côté de la gare pour env. 4 heures et nous avons eu la possibilité d'admirer et de voir en action jusqu'à 60 locs à vapeur, électriques ou avec moteur à benzine, passant toutes les 30 s. devant nous ou alors de rouler avec, assis sur un des nombreux wagons. Le parc fut réalisé d'après le paysage suisse typique en 90'000 heures par des bénévoles et ouvert en 1989 avec 2 lacs de 340 m² et 150 m² sur 2 niveaux, séparés par un barrage et un lac de 700 m² pour les bateaux télécommandés avec moteur électrique ou à vapeur ou bien comme voiliers, environné de collines et forêts.

des Bahnhofs gelegenen Park, wo wir uns dann ca. vier Stunden individuell aufhalten konnten und bis zu 60 fahrende Dampf-, Elektro- und Benzin-Hydraulik Lokomotiven während ihrer im 30-Sekunden-Takt stattfindenden Vorbeifahrt oder sogar bei einer individuellen Mitfahrt bewunderten bzw. live erlebten. Der nach 90'000 Arbeitsstunden freiwilliger Helfer 1989 eröffnete Swiss Vapeur Parc wurde dem typischen Schweizer Gelände nachempfunden und besteht aus zwei Wasserflächen von 340 m² und 150 m² auf zwei Ebenen, die durch eine Staumauer getrennt sind, und einem See von 700 m² Fläche für ferngesteuerte Dampf-, Motor- oder Segelboote. Den Parkbesuchern stehen 1200 m Fussgängerwege mit einer Brücke (8 m) über die Geleise und zwei Brücken über Flüsse, ein Weg auf einer Staumauer und eine steinerne Bogenbrücke (8 m), die über einen Seearm gebaut ist, zur Verfügung. Neben einem Bahnhof

(«Gare Chablis») und einer überdachten Haltestelle («Chablis Village») gibt es noch folgende architektonische Besonderheiten:

- «Schloss Aigle» von 1476 im Massstab 1:8
- «Local de la Treille» im Massstab 1:5
- «Kirche von Saanen» im Massstab 1:6
- «Schweizer Residenz» im Massstab 1:5
- «Neuenburger Hallen» im Massstab 1:5

Nachdem uns aber nach gut 3½ Stunden langsam die «Socken qualmten», genossen

les rails du parc et s'adonnent à leur hobby, un réseau (écartement 5 et 7 ¼") construit sur 2 niveaux, d'une longueur totale pour la voie principale de 1480 m, dont 150 m à crémallière et 500 m supplémentaires de voies secondaires ou de garage, ainsi que 16 aiguillages, 5 tunnels et 10 ponts. Le fameux festival international de la vapeur est un lieu de rencontres très important pour les amis de la vapeur de toute l'Europe: lors de notre visite on fêtait le 27^{ème} festival international, c'est-à-dire qu'on pouvait admirer 120 modèles entre le 6 et 15 juin 2008.

Les visiteurs du parc ont à leur disposition 1200 m de chemin avec 1 pont de 8 m au dessus des rails et 2 ponts de rivière, 1 chemin sur le barrage et un pont en arcades, réalisé en pierre (8 m) et bâti sur un des bras du lac. On a besoin d'environ 2 h pour voir le tout. A part la gare «Gare Chablis» et la halte couverte «Chablis Village» on peut admirer les spécialités architecturales suivantes:





wir – zumindest meine kleine Reisegruppe – noch ein schmackhaftes Eis am Ufer des Genfersees, bevor unser Salonzug pünktlich um 16.52 Uhr zur Rückfahrt über St. Maurice, Montreux, Bern, Zollikofen, Olten, Zürich, Winterthur, Wil und Gossau nach St. Gallen startete. Nach dem letzten Kopfmachen an diesem Tage in St. Maurice ging es zunächst am malerischen Genfersee entlang Richtung Montreux. In Veytaux-Chillon legten wir einen 10-minütigen Fotohalt ein (Bild 6). Diese Gelegenheit liessen sich die zahlreichen Fotografen an Bord natürlich nicht entgehen. Unser Zug, die kleine Bahnstation und das Schloss Chillon in bestem Abendsonnenschein!

So, zumindest mental gesättigt, nahmen wir danach wieder in den drei Salonwagen Platz und setzten unser in St. Maurice

begonnenes 4-Gang-Abendmenü fort, während am Zugfenster der Genfersee und hinter Montreux dann die Weinberge vorbeigliitten. Bei Vevey verliessen wir die Hauptstrecke nach Genf und befuhren stattdessen eine eingleisige Nebenstrecke bergwärts durch die Weinberge, bis wir bei Puidoux-Chexbres dann wieder auf die Hauptstrecke Lausanne – Fribourg – Bern gelangten. Fahrplanmässig liefen wir um 21.19 Uhr in Zürich HB ein, wo zumindest ich mit meiner Gruppe leider den Sonderzug verlassen musste, während die übrigen Gäste noch weiter in Richtung St. Gallen fuhren.

Mein Fazit...

Auch diese 5. HAG-Exklusivreise war ein voller Erfolg. Insbesondere die kurzfristige Änderung der Traktion – Belle-Epoque-Salonzug anstelle TEE

- «Château d'Aigle» de 1476 à l'échelle 1:8
- «Local de la Treille» à l'échelle 1:5
- «Eglise de Saanen» à l'échelle 1:6
- «Résidence suisse» à l'échelle 1:5
- «Halles de Neuchâtel» à l'échelle 1:5

Après 3 heures et demie, nos chaussettes commencèrent à «brûler» et notre petit groupe dégusta une bonne glace sur la rive du lac, avant le départ de notre train selon l'horaire à 16.52 pour St-Maurice, Montreux, Berne, Zollikofen, Olten, Zurich, Winterthur, Gossau et St. Gall. Après la halte de service à St. Maurice et le voyage le long du beau lac Léman, notre train s'arrêta à Veytaux-Chillon pour une halte photos de 10 minutes (Photo 6). Les nombreux photographes ont bien sûr profité de cette

occasion unique; le panorama était simplement grandiose: notre train, la petite station et le château dans le soleil couchant.

Après s'être rassasiés du moins mentalement, nous avons repris place dans nos 3 voitures-salon où le souper fut servi – un menu à 4 plats, tandis qu'à la fenêtre défilèrent le Léman et les vignes (après Montreux). A Vevey nous avons quitté la ligne principale de Genève et sommes montés par la voie unique à travers les vignes jusqu'à Puidoux-Chexbres où nous avons rejoint la ligne principale Lausanne-Fribourg-Berne. Ce choix de route spectaculaire nous a aussi évité un rebroussement supplémentaire à Lausanne. A l'heure nous arrivâmes à Zurich à 21.29 h, où mon petit groupe et moi ont dû descendre du train pendant que le reste des voyageurs a continué direction St. Gall.

En conclusion...

Le 5^{ème} voyage exclusif HAG fut un plein succès. L'attraction fut le changement de traction à la dernière minute, «Belle Epoque» en lieu et place du TEE, lui donna un flair très spécial et ainsi notre but fut non seulement le Bouveret avec son parc, mais aussi le voyage en lui-même, surtout grâce à l'unique et élégant matériel roulant utilisé. L'ambiance dans le PCE était si spéciale que l'on devait compter à tout instant avec l'apparition de Miss Marple. Particulièrement pour cette raison, cette ambiance «Belle Epoque» nous accompagna pendant tout le voyage.

– machte das besondere und ich glaube auch einzigartige Flair aus, wobei diesmal nicht nur Le Bouveret unser Ziel war, sondern auch der Weg und vor allem wohl die einmalige, elegante Traktion. Das Ambiente im Prestige Continental Express war so einmalig, dass man jederzeit mit dem Erscheinen von Miss Marple rechnete. Nicht zuletzt deswegen blieb das Flair der Belle Epoque auf dem gesamten Reiseweg erhalten.

Für dieses unvergessliche Erlebnis ein herzliches Dankeschön den beiden Organisatoren Walter Osterwalder und Peter Roszkopf, aber auch Herrn René Bubendorf und seinem Team, denn dank ihres Engagements konnten auch wir «Normalbürger» mal für einen Tag die Belle Epoque hautnah erleben und geniessen, in der die Menschen seinerzeit das Leben uneingeschränkt und vor allem sorglos genossen.

Dass der uns gebotene Luxusservice einschliesslich der fantastischen Küche natürlich seinen Preis hat, versteht sich von selber. Aber da das Preis-Leistungsverhältnis stimmig und bisher auch einmalig war, haben wir diesen Mehrpreis wohl sicher alle gerne bezahlt, denn wie heisst es doch so schön: «Das Geld muss raus! Man gönnt sich ja sonst nichts!» Ich jedenfalls werde bestimmt auch am bereits avisierten 6. HAG-Exklusivausflug am 18. Juni 2009 zum SBB IW Yverdon teilnehmen.

Zum Andenken an die diesjährige und erste Gourmet-

Exklusiv-Reise nach Le Bouveret wird es auch wieder einen Kalender für 2009 geben, in dem die schönsten Augenblicke unserer Reise in fantastischen Bildern festgehalten sind. Bestellt werden kann er mit dem Talon am Schluss dieses Berichtes.

...und ein Epilog

Die 5. Reise stand anfangs unter keinem günstigen Stern: Ursprünglich sollte ja auch der HAG-Ausflug 2008 wieder mit dem RAe TEE II erfolgen. Aber damit begann bereits der dornige Weg...

Da innerhalb der selbst gesetzten Frist keine definitive Zusage bezüglich der Bereitstellung des TEE erfolgte, wurde eine zwangsläufig notwendige Programmänderung in der Weise vorgenommen, dass das ursprüngliche Reiseziel mit den vorgesehenen Abgangs- und Endbahnhöfen St. Gallen und Zürich beibehalten wurde, nur wurde als Traktionsmittel auf

Pour ce souvenir impérissable, un grand merci aux 2 organisateurs Walter Osterwalder et Peter Roszkopf, mais aussi à M. René Bubendorf et son team, car grâce à eux et leur engagement, nous, citoyens ordinaires purent vivre et jouir pour un jour de la Belle Epoque, où les gens de ce temps-là vivaient sans contraintes ni soucis.

Naturellement le service luxurieux y compris la cuisine fantastique a son prix. Mais comme le rapport prix/prestations était correct et jusqu'à ce jour unique, nous avons tous payé ce supplément avec plaisir, car comme on peut le dire: «Il faut jeter l'argent par les fenêtres (du train), sinon on ne s'accorde aucun plaisir». Je vais certainement participer au 6^{ème} voyage exclusif HAG prévu le 18 juin 2009 aux Ateliers CFF d'Yverdon.

Comme souvenir de ce premier voyage exclusif pour gourmets

au Bouveret, il ya aura à nouveau un calendrier 2009, où les plus beaux moments du voyage seront retenus sur des photos fantastiques. On peut le commander avec le talon ci-dessous!

...et un épilogue:

Ce 5^{ème} voyage qui au début commença sous une mauvaise étoile: le voyage HAG 2008 aurait dû s'effectuer avec le RAe TEE II. Ainsi commença un chemin plein d'épines...

Comme il ne fut pas possible en temps utile, d'obtenir la confirmation définitive de la mise à disposition du TEE, un changement de programme fut malheureusement nécessaire, avec le but de conserver les gares de départ et d'arrivée prévues, St. Gallen et Zurich. C'est ainsi qu'on opta comme matériel roulant pour l'un des trains nostalgiques les plus confortables, le «Prestige Continental Express» de René Bubendorf. Comme il s'agit



einen der derzeit wohl komfortabelsten Nostalgiezüge, den «Prestige Continental Express» des René Bubendorf, ausgewichen. Da es sich hierbei um ein vollbewirtschaftetes Unternehmen handelt, wurde vereinbart, auf der Hinfahrt einen zeitlich unbefristeten Brunch anzubieten und auf der Rückfahrt ein ansprechendes Mehrgangmenü. Dass ein derartiges kulinarisches Angebot auf Schienen (gegenüber einer ursprünglich mehr oder weniger vorgesehenen Eigenverpflegung im TEE) seinen Preis bzw. Mehrpreis hat, versteht sich sicherlich von selber.

Die Planungsunsicherheit der Reise gipfelte dann aber in der definitiven Teilnehmermeldung: Von ehemals 144 provisorischen Voranmeldungen erfolgten bis Ende März 2008 zunächst lediglich 98 und schliesslich doch noch 103 endgültige Anmeldungen,

wobei rund 50 Reiseinteressenten aus verschiedenen Gründen (Euro 08, nicht mit dem TEE, zu teuer) absagten. Da aber gerade die verbindliche Teilnehmerzahl die Berechnungsgrundlage für den anzusetzenden Reisepreis bildet, müssen wir uns überlegen, bei künftigen HAG-Reisen die provisorische Reiseanmeldung mit einer Anzahlung zu verbinden.

Text: Reinhold Pletziger,
48161 Münster (D)
Fotos: Walter Osterwalder und
Peter Rosskopf
Der ungekürzte Bericht von Reinhold Pletziger ist auf www.hag-reisen.ch nachzulesen.



aussi d'une entreprise de catering, il fut convenu d'offrir, à l'aller, un brunch sans limite de temps et ensuite au retour un menu avec des plats différents. Naturellement de telles prestations ont leur prix.

L'incertitude de la planification culmina lors de l'inscription définitive: des 144 inscriptions provisoires jusqu'à fin mars 2008, il ne resta dans un premier temps que 98, puis à la fin 103 inscriptions définitives. 52 intéressés au voyage ont renoncé pour différentes

raisons (Euro 08, pas de TEE, trop cher). Vu que la quantité d'inscriptions définitives est la base pour toute calculation du prix définitif, les voyages HAG ne devraient se faire à l'avenir que si un acompte est versé lors de l'inscription provisoire au voyage.

Texte: Reinhold Pletziger,
48161 Münster (D)
Photos: Walter Osterwalder et
Peter Rosskopf
L'article complet de Reinhold Pletziger se trouve sur la page internet www.hag-reisen.ch

Für 2009: Der Kalender mit Fotos von der HAG-Reise 2008

Für den exklusiven Kalender über den HAG-Ausflug 2008 haben uns bekannte und weniger bekannte Fotografen ihre Schnappschüsse zur Verfügung gestellt. Mit Ihrer Kalenderbestellung ermöglichen Sie uns die Verwirklichung des Kalenders: Für einen kostengünstigen Druck benötigen wir mindestens 100 Abnehmer/innen. Herzlichen Dank für Ihre Bestellung!

Pour 2009: le calendrier avec les photos du voyage HAG 2008

Pour le calendrier exclusif du voyage HAG 2008 des photographes, certains de grande renommée, nous ont mis leurs photos à notre disposition. Avec votre commande, vous contribuez à la réalisation du calendrier: pour une impression avantageuse nous avons besoin d'au moins 100 preneurs. Un grand merci pour votre commande!

Bestellung

Ja, ich bestelle..... (Anzahl) des exklusiven Bildkalenders 2009 der HAG-Reise 2008 zum Preis von max. Fr. 49.– oder max. Euro 36.– (plus Porto und Verpackung Fr. 9.–)

Vorname / Prénom:

Name / Nom:

Strasse / Rue:

Commande

Oui, je commande (nombre) calendrier(s) exclusif(s) 2009 du voyage HAG 2008 au prix de max. 49 Fr. ou max. 36 Euros (plus port et emballage 9 Fr.)

PLZ, Ort / NP, Lieu:

Unterschrift / Signature:

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

Was gibt's Neues?

In nächster Zeit kommt eine ganze Reihe von Neuheiten auf Sie zu! Natürlich hoffen wir, dass auch die eine oder andere darunter ist, auf die Sie persönlich sozusagen «nur gewartet» haben...



Lieferbar ab Oktober 2008

- Re 4/4 II 11323, grün, dekoriert für das 100-Jahr-Gotthard-Jubiläum, Art. Nr. 16 502,
- Re 6/6 11626, grün mit runden Lampen, rot-weiße Streifen seitlich und vorne, Wappen in den Fenstern (100 Jahre Gotthardbahn), Art. Nr. 20 507



Lieferbar ab Oktober 2008

- Re 6/6 11686, grün mit dem Wappen von Wolfsburg D während 3 Tagen. Diese Lok trägt sonst das Wappen von Hochdorf. Art. Nr. 20 508



Lieferbar ab Oktober 2008

- Re 6/6 11611, Rüti, rot mit Rechteck-Scheinwerfern, Zierstreifen auf den Fronten und Bezeichnung «IC 382 BEL-ZÜ» im Frontfenster, Art. Nr. 20 049



Lieferbar

- Re 460 016-9, versuchsweise neues SBB Design. Lokname «Rohrdorferberg», Reusstal, Art. Nr. 28 013



Lieferbar

- Re 460 025-0, «Die Schweiz ist Europameister im Zugfahren», Lokname: Striegel, Art. Nr. 28 218



Lieferbar ab Oktober 2008

- Re 460 021-9, «Die Lok der Lokführer», Art. Nr. 28 222



Lieferbar ab November 2008

- SBB Diesel-Lok Bm 4/4 II, 18451, Art. Nr. 22 500
 - SBB Diesel-Lok Bm 4/4 II, 18452, Art. Nr. 22 501
- mit diversen Verfeinerungen gegenüber der ersten Serie!



Neu! Lieferbar ab November 2008

- SBB Diesel-Lok Am 4/4, 1001, Art. Nr. 22 503
- SBB Diesel-Lok Am 4/4, 1002, Art. Nr. 22 504



Lieferbar

- Ae 4/7 Heizlok, gealtert, Art. Nr. 13 010



Wiederauflage! Lieferbar ab November 2008

- BLS Steuerwagen BDT mit Motorrad-Abteil, blau/crème, alte Beschriftung, Art. Nr. 58 000~ AC / 58 001= DC

Neu! Lieferbar ab November 2008

- BLS Steuerwagen für Autozüge mit neuer Beschriftung, Art. Nr. 58 006~ AC / 58 007= DC

Neu! Lieferbar ab November 2008

- BLS Steuerwagen für Autozüge, neue grün-graue bls-Lackierung, Art. Nr. 58 008~ AC / 58 009= DC



Neu! Lieferbar ab November/Dezember 2008

- S-Bahn-Zug der Sihltalbahnhof, Art. Nr. 31 012



Lieferbar

- Zugspackung Panzertransport bestehend aus: Ae 6/6 grün mit 4 Tiefladewagen beladen mit Centurion-Panzern, Art. Nr. 25 009



Neu! Lieferbar

- SBB Tiefladewagen Smmnps beladen mit Centurion-Panzer, Art. Nr. 78 004~ AC / 78 005= DC



Lieferbar ab November/Dezember 2008

- Zugspackung mit Ae 6/6 grün und 4 Kesselwagen gealtert, grüne Ae 6/6 aus Lagerbeständen, Kesselwagen Shell, Agip, ARAL und Tamoil, Art. Nr. 25 011

Pensioniert:

Das Ehepaar Zimmermann ist nicht mehr bei HAG!

Kurt und Evelyn Zimmermann sind per 15. Juli 2008 in ihren wohlverdienten Ruhestand getreten. Wir möchten an dieser Stelle beiden für ihre langjährigen, wertvollen und treuen Dienste ganz herzlich danken und wünschen ihnen einen glücklichen und möglichst langen Lebensabend.



Schweizer Panzer 55/60 Centurion: Jetzt hat's geklappt!



Als Ladegut für unseren Panzertransport-Tiefadewagen haben wir schon vor Jahren an der Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg einen geeigneten Panzer gesucht. Auf dem Wunschzettel stand ein Typ, den die Schweizer Armee im Dienst hatte oder hat. Er sollte im Massstab 1:87 – wenn möglich aus Metall – gebaut, in den Schweizer Armeefarben erhältlich und erschwinglich sein. Bei einem englischen Grosshändler wurden wir damals auch fündig: Es war der berühmte Centurion, von dem die Schweiz rund 150 Stück besessen hatte. Allerdings war dieser nach englischem Vorbild gebaut und wir wurden mit dem Händler nicht einig.



So beschlossen wir kurzerhand, in China selbst einen Centurion bauen zu lassen. Im Militärmuseum in Full bei Zurzach konnten wir Fotos machen und zudem gewisse Pläne bekommen. Wir möchten es nicht versäumen, an dieser Stelle dem Museum, im speziellen Herrn Girsperger und Herrn Klausner, für die freundliche Unterstützung zu danken. Wenn dieses RailMail erschienen ist, dürfte unser Panzer auch lieferbar sein. Er erfüllt alle oben genannten Kriterien und wird mit oder ohne Eisenbahnwagen angeboten.

- Art. Nr. 78 004/005, SBB Tiefadewagen Simmnps mit Centurion-Panzer
- Art. Nr. 07 015, Kampfpanzer Centurion der Schweizer Armee

Fledermaus-Design, Art. Nr. 31 010
 - S-Bahn ZKB Nachtzug «Seuzach», kompletter S-Bahn-Zug mit Fledermaus-Design, Art. Nr. 31 011

Limitiert: Die Ae 6/6 Nidwalden im Zustand von 1955



Im Auftrag unseres Kunden Kurt Doebeli vom Alpacher Shop haben wir eine limitierte Serie der Ae 6/6 11405 mit dem Wappen Nidwalden hergestellt. Der Wunsch von Herrn Doebeli war es, die Lok farblich so zu gestalten, wie sie bei der Ablieferung an die SBB im Jahre 1955 aussah. Das heisst, der Lokkasten in RAL 6009 tannengrün, das Dach hell Silber und das Chassis inklusive Puffer und Radspeichen im hellen RAL 7030 steingrau. Wir haben selbst gestaunt, wie gut die Lok aussieht. Falls Sie daran interessiert sind, ist das die Bezugsquelle:

Alpacher Shop GmbH, Bahnhofplatz 6, 6053 Alpachstad, Tel. 041 311 15 15

Wichtige Messe-Termine für Modell-Eisenbahner:

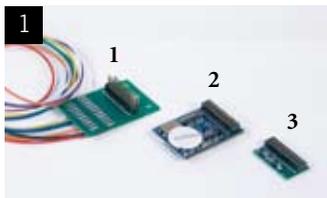
Suisse-Toy Bern:	1.-5.10.2008
Plattform der Kleinserie, Bauma:	10.-12.10.2008
Faszination Modellbau, Friedrichshafen:	29.10.-2.11.2008
FAMA, Modélisme & Artisanat, Bulle:	28.-30.11.2008
Faszination Modellbau, Bremen:	21.-23.11.2008
Int. Spielwarenmesse, Nürnberg:	5.-10.2.2009
Faszination Modellbau, Sinsheim:	12.-15.3.2009

Antworten auf (technische) Fragen zu HAG-Modellen...

Nahezu täglich konfrontieren uns Besitzer von HAG-Loks mit Fragen zu neueren und älteren Exemplaren ihrer Sammlung. Einige Antworten darauf, die uns von allgemeinem Interesse erscheinen, möchten wir Ihnen nicht vorenthalten.

Wie lässt sich der ESU-Decoder in ältere Lok-Modelle einbauen?

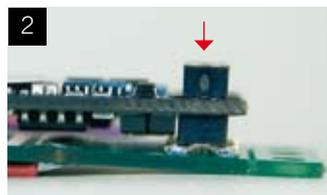
Diese Frage gehört zu denen, die uns am häufigsten gestellt werden – weshalb wir hier etwas ausführlicher darauf eingehen...



1. Basisplatine mit 21-Pol-Schnittstelle, Art. Nr. 501025-75
2. Decoder ESU LokPilot V3.0, Art. Nr. 501-40
3. Brückenplatine für Gleichstrom-Analog-Betrieb

HAG antwortet:

Natürlich können Sie jederzeit Ihre älteren Loks zu uns ins Werk schicken, um diese nachträglich zu digitalisieren. Bei Loks, die wir vor 1988 hergestellt haben, ist es ratsam, den Motor und die Räder gegen neue auszutauschen, um optimale Laufeigenschaften zu erreichen. Dies kann Kosten zur Folge haben, die über dem



damaligen Kaufpreis der Lok liegen. Wir werden Ihnen aber auf Wunsch vorher einen Kostenvoranschlag erstellen.

Um Kosten zu sparen, versuchen viele Eisenbahnfreunde, den Decoder selbst einzubauen. Mit dem abgebildeten Anschlusschema eines ESU-Lokpiloten und ein paar Tipps möchten wir Ihnen das erleichtern:

1. Bei älteren Wechselstrommodellen ist es unumgänglich, die Feldspule des Motors gegen einen Permanentmagneten auszutauschen. Nur so kann der Lastausgleich funktionieren.
2. Neu ist der ESU-Decoder direkt mit einer 21-poligen Schnittstelle versehen. Darum empfehlen wir Ihnen, die Basisplatine mit dem Schnittstellen-Gegenstück (Art. Nr. 501025-75) ebenfalls mitzube-

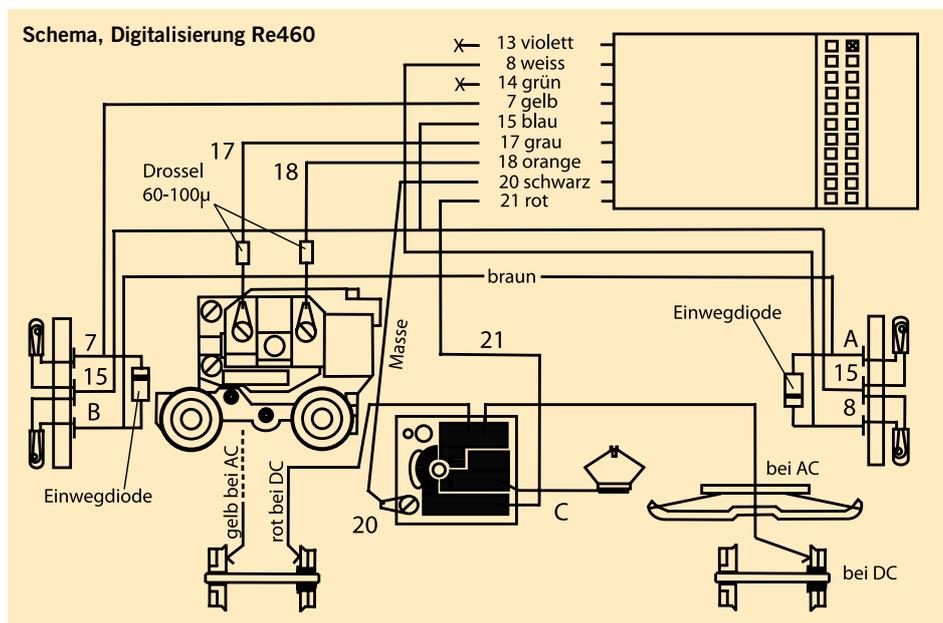
stellen. Daran sind dann die farbigen Kabel, wie im Schema beschrieben, angebracht. So können Sie später den Decoder auch leicht durch die neueste Version ersetzen.

3. Zudem haben Sie den Vorteil, dass Sie die Basisplatine ohne den Decoder verlöten können: So bewahren Sie den Decoder vor Überhitzung durch den LötKolben.

4. Bevor Sie den Decoder dann aufstecken, kontrollieren Sie bitte noch einmal die Richtigkeit der Kabelbelegung.

5. Achten Sie darauf, den Decoder nicht verkehrt aufzusetzen! Richtig ist, wenn der Steckerblock (siehe Bild 2) oben liegt.

Weitere Informationen zu diesem Thema finden Sie unter www.hag.ch > Infocenter > Technische Infos.



Auch ESU selbst gibt gerne Auskunft!

Sollten Sie mit den Eigenschaften oder der Programmierung des Decoders ein Problem haben, so wenden Sie sich am besten direkt an den Hersteller. Kontaktieren Sie ESU nach Möglichkeit per E-Mail oder per Fax, da die Telefon-Hotline nur Dienstag und Mittwoch von 10.00 bis 12.00 Uhr besetzt ist und immer ziemlich stark frequentiert wird. Viele Fragen kann aber übrigens bereits ein Besuch auf der Website von ESU beantworten.

E-Mail: support@loksound.de
Fax: ++49(0)700-37872538
Tel. Hotline: ++49(0)700-56576863
Webseite: www.loksound.de

Probleme mit dem (An-)Fahrverhalten einer Re 465 hatte Franz Grüter aus Wangen (CH):

Ich kaufte die Jubiläumslok der Tell-Spiele, Re 4/4 BLS Typ 465 – sie rollte ausgezeichnet. Wurde sie aber durch ein Signal gestoppt, startete sie bei Streckenfreigabe (grün) mit voller Geschwindigkeit. Eigentlich ein Start, der durch den Decoder verhindert werden sollte. Ich schilderte Ihrer Firma diesen Zustand und erhielt die Erklärung, mehrere Kunden hätten reklamiert, dass die Lok bei Stromunterbruch auf offener Strecke zu langsam starten würde (das scheint mir zwar normal). Nun habe HAG neue Decoder eingebaut, um dies zu verhindern. Alte Decoder gäbe es zurzeit keine mehr. Ich erhielt die Zusage, dass ich informiert werde, sobald entsprechende Decoder verfügbar wären.

Kürzlich klagte ich mein Problem einem Verkäufer. Dieser sagte: «Bringen Sie mir die Lok, ich werde sie sofort programmieren!» Tatsächlich, nach fünf Minuten funktionierte die Lok wie gewünscht. Der Verkäufer erklärte noch, meine Lok sei mit einem gewöhnlichen ESU-Decoder ausgerüstet, den ich aber mit der Zentralstation nicht beeinflussen könne; dies sei nur mit einem Spezialgerät möglich.

HAG antwortet:

Der Vorgänger V2.0 der jetzigen ESU-Lok-Decoder hatte den Ruf, unter «Alzheimer» zu leiden. Diese – eigentlich unberechtigte – «Diagnose» kam zustande, weil er überempfindlich auf Verschmutzungen der Schienen reagierte: Der eingewalzte Schmutz auf Schienen bewirkt nämlich des öftern kleine Stromunterbrüche, die der Decoder V2.0 jeweils als Anhaltebefehl verstanden hat. Bis der Zug aber zum Stehen kam, floss der Strom wieder und der Zug begann folglich langsam zu beschleunigen. Verständlicherweise war das sehr verwirrend.

Der neue Decoder V3.0 wurde diesbezüglich korrigiert, indem er mit einer Zeitverzögerung reagiert. Weil die Schienen natürlich von Anlage zu Anlage unterschiedlich stark verschmutzt sind, kann es allerdings nach wie vor zu unvorgesehenen «Stop and Go»-Reaktionen kommen. Diese Empfindlichkeit auf kleine Stromunterbrüche lässt sich aber mit CV 124 beeinflussen. Der Wert des CV 124 ist ab Werk

HAG Ae 4/7, Spur N: Für Reparaturen und Ersatzteile...

...wenden Sie sich bitte direkt an die Firma MTR. Sie hat nämlich die letzte Serie unserer Spur N Ae 4/7 montiert und verfügt deshalb über alle wichtigen Werkzeuge und sämtliche Ersatzteile. Als Kunde werden Sie dort also fachmännisch – und schneller als bei einem Umweg über HAG – bedient. Die genaue Adresse:

MTR Modellbau, Martin Renfer
Jurastrasse 12a, 2543 Lengnau
Tel. 032 653 80 45, Fax 032 653 80 46



wahrscheinlich auf 8 eingestellt. Nun probieren Sie, je nach gewünschter Empfindlichkeit, die Werte 0, 1, 3 oder 16, 17 aus. Leider können mit der Zentraleinheit 6021 nur CV's von 1 bis 79 erreicht werden. Für CV's darüber, also auch für 124, verwenden Sie am besten einen Lokprogrammierer.

Einen Anker mit Scheibenkollektor suchte Hans W. Janeczek aus St. Pölten (A):

In Ihrer Homepage habe ich leider dieses Ersatzteil für eine Re 4/4 165 nicht finden können. Es fehlt mir nämlich ein Stück. Vermutlich ist es mir kaputt gegangen beim Versuch, in den drei Zwischenräumen eine zusätzliche Schwungmasse einzubauen – wie das vor vielen, vielen Jahren auch die Firma Fleischmann versucht hat, um damit die Auslaufeigenschaften zu verbessern.

HAG antwortet:

Die Bestellnummer dieses Ankers lautet: 160107-75. In der Tat sind wir in der Lage, solche Anker mit Scheibenkollektoren aus der Lokproduktion vor 1988 immer noch zu liefern. Diese Anker passen in alle Re 4/4 und Re 6/6, ebenfalls BLS Re 4/4, Ae 4/4 und Ae 8/8, die wir zwischen 1966 und 1988 hergestellt haben. Beachten Sie bitte, dass zu diesem Anker unbedingt die Kohle- und Kupferbürsten mit der Nummer 160101-90 verwendet werden müssen und dass die Torsionsfedern mit der Nummer 160098-90, die auf die Bürsten drücken, gelegentlich ausgetauscht werden sollten. Auf Wunsch schicken wir Ihnen die gewünschten Artikel gerne zu.

Unser Leser-Briefkasten steht allen offen, die uns schreiben oder mailen wollen:
HAG Modelleisenbahnen AG
CH-9402 Mörschwil
E-Mail: info@hag.ch

Der GTW 2/6 nimmt Form und Gestalt an.

Im Jahr 2005 hat HAG zum ersten Mal die Absicht bekundet, den damals neuen GTW 2/6, der im regionalen Pendelverkehr eingesetzt wird, in Spur HO nachzubauen. Seither sind nun rund drei Jahre vergangen...

Alle Anfang ist schwer!

Bereits zu Beginn war klar, dass die Aufgabe schwierig werden würde: Einerseits sollte der GTW

ein typisches HAG-Fabrikat werden. Andererseits verlangte das, aufgrund der kompakten Bauweise von Stadler, ein völlig



neues Konzept. Aus diesem Grund setzten wir den Auslieferungstermin, das Jahr 2007, vorsichtshalber als Richtwert an. Ein Jahr später war in der HAG Info 06 zu lesen, dass die Entwicklung zwar Fortschritte mache, der Kunde sich aber noch gedulden müsse. Mit Ausnahme der Bilder im Hauptkatalog wurde dieses Thema seither nicht mehr angesprochen, weshalb die Gerüchteküche wild zu brodeln anfang. Spekulationen über die Bauweise des Modells und hitzige Diskussionen bezüglich der verwendeten Materialien machten sich breit: Wird das Gehäuse aus Kunststoff oder Metall sein? Wird das Modell massstäblich? Wird ein neues Antriebssystem eingebaut? Kommt der GTW überhaupt irgendwann? Fragen über Fragen – ohne dass man je eine konkrete Antwort erhalten hätte. Grosse Unsicherheit war die Folge...

Wie steht's jetzt eigentlich mit dem Projekt «GTW»?

Wir geben es zu: Wir sind in Verzug. Einmal mehr. Mit diesem Geständnis ist allerdings eine wichtige Antwort bereits gegeben: Ja, er kommt! Wie die Vergangenheit zeigte, ist es aber schwierig, genaue Vorhersagen über die Auslieferung eines Produktes zu machen, da es zum einen ja bekanntlich häufig «anders kommt» und zum andern auch noch «als man denkt». Unsere Verschwiegenheit hatte also gute Gründe.

Als wir das Pflichtenheft des GTW schrieben, wurden zwei Worte immer wieder verwendet: Modern sollte das Modell werden. Und gleichzeitig der traditionellen Linie des Hauses HAG entsprechen. Folglich waren wir bestrebt, die Konstruktion auf einem Zink/Aluminium-Spritzgussgehäuse aufzubauen und mit Detaillierungen nicht zu sparen. Wie gewohnt werden demnach alle Verschalungsteile aus Metall und alle optischen Kleinteile aus



Der erste Prototyp für Fahrversuche

Kunststoff sein. Die immer filigraner werdende Bauweise der Pendelzüge macht(e) es uns allerdings schwer, mit den vorhandenen Platzverhältnissen zurechtzukommen – zumal gleichzeitig die Ansprüche der Kunden an Technik und Elektronik steigen.

Weil uns nun eine sehr kompakte Grundkonstruktion gelungen ist, müssen wir beim GTW-Modell keine Wünsche offen lassen: Innen- oder Zielbahnhofbeleuchtungen sind ebenso Standard wie eine integrierte Schleiferumschaltung. Wie bei HAG üblich ist das Modell analogtauglich und benötigt für diesen Betrieb keinerlei komplexe Umbauten. Aber auch Digital-Freunde dürfen einige schöne Überraschungen erwarten, da uns die Möglichkeiten der Digitaltechnik

zu kreativen Spielereien verleitet haben.

Es hat uns übrigens ganz allgemein Freude bereitet, dieses Modell zu entwickeln, was sich, so glauben wir, im Modell widerspiegelt. Die verhältnismässig modernen Formen und die Pendelbauweise, welche für uns absolutes Neuland war, konnten dem HAG-typischen Stil und dem Gefühl, eine kleine Hochleistungsmaschine vor sich zu sehen, nichts anhaben. Ausserdem legten unsere Konstrukteure Wert darauf, dass geübte Modellbahnfreunde kleinere Reparaturen selbst ausführen können. Dabei verlangt allerdings die funktionsabhängige Montage, die aufgrund der Platzverhältnisse unumgänglich war, etwas mehr Geschick und Fingerspitzenge-

fühl als bisher. Einfache Arbeiten wie das Einsetzen des Decoders lassen sich aber mit wenigen Handgriffen und ohne Werkzeug erledigen.

Der Antrieb: Ein brisantes und heikles Thema.

Von zahlreichen Besuchern an Messen und in Geschäften wissen wir, dass sich viele einen neuen Antrieb von der Firma HAG wünschen. Solche Anliegen gehen selbstverständlich nicht spurlos an uns vorüber, sprich: auch wir würden gerne einen neuen Antrieb präsentieren. Allerdings gibt es ebenso viele Bahnfreunde, die richtige «Motor 88»- Fans sind und diesen Antrieb als festen Bestandteil eines HAG-Modells betrachten. Dafür gibt es mehrere Gründe: Dieser Motor wird intern bei uns gefertigt. Er ist durch seine

einfache, aber solide Bauform leicht zu verstehen und dadurch problemlos zu reparieren. Wir können also nicht einfach einen neuen Motor einsetzen, ohne die Option der alten Bauform offen zu lassen. Bestrebungen für einen neuen Antrieb sind seit längerer Zeit im Gange, wobei die Lösung aber modellübergreifend und somit für die gesamte Palette der neuen Generation zur Verfügung stehen muss.

Und damit zurück zum GTW bzw. zur Hauptfrage:

Wann wird das Modell denn nun tatsächlich im Laden stehen? Antwort: Die Konstruktion ist seit längerem abgeschlossen und die ersten Testteile liegen uns vor. Ab jetzt (September 2008) kann es sich also nur noch um Monate handeln...

IN EIGENER SACHE:

Diese «RailMail»-Ausgabe ist (leider) die letzte.

Liebe treue «RailMail»-Leser/innen!

Zu unserem Bedauern müssen wir Ihnen mitteilen, dass dies die vorläufig letzte Ausgabe unserer Hauszeitung «RailMail» sein wird. Die stetige Abnahme der Abonnenten-Zahl in den letzten drei Jahren zwingt uns, die Herausgabe einzustellen.

www.hag.ch statt «RailMail»...

Der Erfolg unserer Erstausgabe von 1994, als Festzeitung zu unserem 50 Jahr-Jubiläum, hat

uns damals motiviert, dieses Kommunikationsmittel als jährliche Hauszeitung weiterzuführen. Inzwischen ist allerdings die Informations-Vermittlung über den Computer, sprich: über unsere Homepage und unsere Newsletters, dermassen angewachsen, dass die gedruckte Info-Zeitung stetig an Bedeutung verloren hat: Wir können Sie übers Internet und per Newsletter wesentlich aktueller und ausführlicher informieren. Besuchen Sie also

unsere Website www.hag.ch, wo Sie sich auch für unsere regelmässigen, kostenlosen Newsletters anmelden können!

Leider ist uns aber nur allzu bewusst, dass noch lange nicht jeder Modelleisenbahner über einen Computer verfügt. Bei diesen treuen Kunden möchten wir uns besonders entschuldigen: Wie andere in unserer arbeits- und kostenintensiven Branche können wir uns den Luxus eines immer aufwändige-

ren Werbemittels nicht mehr leisten. Wir hoffen auf Ihr Verständnis!

HAG-EXKLUSIV-REISE 2009:

Besuch im SBB IW Yverdon am 18. Juni 2009



Nächstes Jahr können wir Ihnen erneut eine ganz spezielle Reise anbieten: Wo man sonst als Privatperson keinen Zutritt hat, können Sie mit uns einen Einblick in den Unterhaltsdienst der SBB bekommen. Wir besuchen das Industrierwerk der SBB in

Yverdon, wo unter anderem die IC-Neigezüge und die Re 460 in modernen Hallen revidiert und kontrolliert werden. Die Einzelheiten der Reise werden noch ausgearbeitet, aber wie gewohnt reisen Sie – der Teilnehmerzahl entsprechend – in einem exklusiven Zug mit

erstklassigem Service. Der Fahrpreis beträgt ca. CHF 250. Wie immer werden nur die Selbstkosten in Rechnung gestellt.

Zögern Sie also nicht und füllen Sie bitte den Anmeldetalon vollständig aus. Sind Sie mehrere Personen, die zusammen sitzen möchten, geben Sie im entsprechenden Feld einfach die Gesamtzahl an (inklusive Sie selbst). Wir freuen uns auf Ihre provisorische Anmeldung und bitten Sie, diese nur bei wirklichem Interesse abzusenden, da wir die Zahl der Gäste nur abschätzen können, wenn die meisten der provisorisch Angemeldeten dann auch mitkommen. Vielen Dank!

Visite dans les ateliers des CFF à Yverdon

En 2009, nous vous proposons encore une fois un voyage très particulier: vous pourrez découvrir les coulisses des services de maintenance des CFF. Nous visiterons les ateliers où sont entretenus les trains pendulaires ICN, les Re 460 ainsi que d'autres véhicules. Nous mettons actuellement au point les détails de ce voyage, mais comme à notre habitude, nous voyagerons dans un train spécial, qui sera fonction du nombre de participants; avec un service de première classe. Le prix s'élèvera à environ CHF 250. Seuls les coûts réels seront facturés. Nous nous réjouissons de votre inscription provisoire et nous vous prions de nous adresser celle-ci uniquement si vous êtes intéressés, afin que nous puissions estimer le nombre de passagers dans le cas où la majorité des personnes provisoirement inscrites participent effectivement au voyage. Si vous voyagez à plusieurs et que vous souhaitez être assis ensemble, alors indiquez le nombre de voyageurs (vous-même inclus).

Provisorische Anmeldung für die HAG-Reise 2009 Informieren Sie mich/ uns bitte über die Details.

Inscription provisoire pour le voyage «HAG» 2009 Veuillez m'informer sur les détails de ce voyage.

Vorname / Prénom: _____ Name / Nom: _____
Strasse / Rue: _____
PLZ/Ort / NP, Lieu: _____
Tel. / Tél.: _____ E-Mail: _____

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



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

