

314 L identisch sind. Die Teller der beiden Frontpufferpaare sind in der gleichen Farbe gehalten, was dem Ganzen ein authentisches Schweizer Lokomotivfrontbild der 1940er- und 1950er-Jahre verleiht und perfekt mit der 314 L harmoniert.

Nach über 60 Jahren ist es nur logisch, dass diese Maschine mit dem Zahn der Zeit zu kämpfen hat, aber genau das macht ihren Charme aus. Sie hat intensiv gelebt und im Laufe ihres Lebens wahrscheinlich mehr als einen Sammler verzaubert. Die Fahrtrichtungsumkehr erfolgt mit ferngesteuerter Überspannung und entspricht in der Funktion dem Bucomatic-System der 314 L. Bei der 1101 von HAG hingegen ist aufgrund der grösseren Stromaufnahme ein Transformator mit einer Mindestleistung von 50 Watt erforderlich, damit der Fahrtrichtungswechsler effizient arbeiten kann. Diese Wendeschaltung kann auch manuell bedient werden, und zwar mit einem seitlichen Hebel, der die Viertelumdrehung des Mehrkontaktzylinders steuert und unter dem Gehäuse auf der linken Seite beim zweischigen Laufdrehgestell der Maschine sichtbar ist; dieser Griff wurde rot übermalt, da er verblasst war.

Die Waggon

Michel Pousaz hat viel Wert auf die Restaurierung und ästhetische Verbesserung des Rollmaterials gelegt. Wenn man wirklich die Atmosphäre der Güterwagen aus früheren Zeiten in Spur-0-Tinplate nachbilden will, sind seiner Meinung nach die Buc-Modelle am besten geeignet. Zum Beispiel



Die Anschrift des Maggi-K2 wurde mithilfe eines H0-Wagens von Roco erstellt.



Für die Erstellung der Cardinal-Aufschrift diente das Original im Bahnhof Fribourg.



Der zentrale schwarze Streifen beim Einfüllstutzen der Kesselwagen ...



... wurde nicht aufgemalt, sondern als Papierbogen angebracht.