Nr. 4/96 Fr. 5.--

Lökeli-Journal

Die normalspurigen
Bahnpostwagen
der Schweiz

TAKE IT

Sollte hier Dein
Gutschein-Coupon fehlen,
no problem.
Die Magic Hotline 061 288 20 10
hilft Dir weiter.

Wenn Du heute

Magic Club-Mitglied wirst
(bis 20 Jahre) und vom
Magic Jugendkonto
mit allen Zusatzleistungen profitieren möchtest,

Coupon
ausfüllen
und ab in
den nächsten
Briefkasten.

lohnt es sich jetzt besonders:

Denn jedes Neumitglied erhält
einen Gutschein über ganze

50 Franken.

Bankverein SBS

Magic
CLUB

Wenn das kein Angebot ist!

Inhaltsverzeichnis

Beschrieb der Bahnpost allgemein	5
Erläuterungen zu diesem Heft	6
Zweiachsige Bahnpostwagen	7
Dreiachsige Bahnpostwagen	20
Vierachsige Wagen:	
Briefbahnpostwagen	28
Paketbahnpostwagen	35
Nummernverzeichnis Bahnpostwagen	39
Gesamtverzeichnis aller im LJ erschienenen Artikel	41

Rubriken:

Editorial	4
Börse	43
Vorschau	43
Quellen-Verzeichnis	43

Titelbild: Postzug mit Re 4/4 I 10050 zwischen Pieterlen und Biel Mett (9.4.96, Foto F. Roth)

Impressum

Adresse der Redaktion: Lökeli-Journal, Postfach, 2563 Ipsach

Abonnentendienst: **Martin Klauser**, Tel. (P) 032/331 75 86
Anzeigenverwaltung: **Felix Roth**, Tel. (P) 032/331 04 78, Tel. (G) 032/332 91 11

Konto Schweiz: Schweiz. Bankverein, 8D-580,892.0; Martin Klauser, 2563 Ipsach
Konto Deutschland: Postbank Karlsruhe, BLZ 660 100 75; Girokonto 3373 93-757, Felix Roth, CH-2563 Ipsach

Das Lökeli-Journal wird durch das LJ-Team im ***Kleinfeld-Verlag*** herausgegeben.
Mitglieder des LJ-Teams sind Martin Klauser, André Hügli, Stefan Juon, Felix Roth.
Diese Zeitschrift ist Mitglied beim Verband Schweizer Jugendpresse (VSJP), Postfach 15, 4011 Basel
Tel. 061/423 10 20, Fax 061/423 10 25

Das Lökeli-Journal erscheint viermal pro Jahr (jeweils erste Woche März, Juni, September, Dezember).
4. Jahrgang, 4. Ausgabe. Auflage 900 Exemplare.

Redaktionsschluss für LJ 1/97: 20. Januar 1996

Heftpreise: Einzelpreis: **Fr. 5.--/DM 7.--**
Abopreis ein Jahr (4 Ausgaben): **Fr. 17.--**, Ausland **DM 25.--/Fr. 20.--**

Magic Konto-Inserat durch:
Dactis AG, Koordination Schule/Medien, Postfach 871, 2501 Biel Tel. 032/ 323 43 43, Fax 032/ 323 43 45

Editorial

Lieber Leser, Liebe Leserin

Die Ausgabe, die Sie hier in den Händen halten, ist ausschliesslich dem Thema Bahnpostwagen gewidmet. Die Bahnpostwagen sind eines jener Themen, die sonst in der Eisenbahnliteratur stets vernachlässigt werden. Mit dieser Ausgabe möchten wir diesem Übel abhelfen.

In der letzten Ausgabe suchten wir Verstärkung für das LJ-Team. Einige Leser meldeten sich bei uns und erklärten sich bereit, gelegentlich für das Lökeli-Journal Artikel zu schreiben. Zudem wird Thomas Grell aus Saland ab der nächsten Ausgabe auch auf der Redaktion des Lökeli-Journals mitarbeiten. In erster Linie wird er sich die Inseratebeschaffung kümmern und Felix Roth von diesem anspruchsvollen Posten ablösen. Dank diesem Neuzugang im LJ-Team ist auch die Weiterexistenz des Lökeli-Journals vorerst abgesichert. Dennoch suchen wir weiterhin Interessierte, die für das Lökeli-Journal Berichte schreiben möchten.

Ab der Nummer 1/97 wird es auch beim Lökeli-Journal selber einige Änderungen geben. Wir planen ab dieser Ausgabe ein farbiges Titelbild sowie eine höhere Auflage. Im weiteren wird in Zukunft keine der vier regulären Ausgaben mehr einem Sonderthema gewidmet sein (wie diese Ausgabe hier). Vielmehr werden wir sporadisch Sondernummern publizieren, die dann nicht mehr im Jahresabo inbegriffen sind, sondern von Interessierten bestellt werden können.

Die Sonderangebote des LJ-Teams und den praktischen Bestellzettel finden Sie neu in der Mitte der Ausgabe.

Martin Klauser

Etwas Geschichte und Allgemeines zur Bahnpost

In einer seit bestehen der Schweizer Bahnen andauernden Kooperation zwischen den beiden Regiebetrieben des Bundes PTT und SBB wird unsere Paket- und Briefpost innerhalb der Schweiz befördert. Diese direkte Abhängigkeit der Post von den Bahnen macht eine äusserst aufwendige Organisation notwendig, die unter dem Titel "Bahnpostdienst" in den Reglementen aufgenommen wurde.

Als 1847 zwischen Zürich und Baden die erste Bahnlinie in der Schweiz eröffnet wurde, kam es bereits per 1. August 1848 zu einem Vertrag, in dem sich die Schweizerische Nordbahn verpflichtete, von den Postkutschenkursen Bern-Zürich und umgekehrt in Baden deren Fracht zu übernehmen bzw. zu übergeben. Der Bahn wurden 3 Batzen pro transportierten Zentner zugesprochen, doch musste sie unentgeltlich einen Postbeamten mittransportieren. Dazu behielt sich die Post auch vor, welchen Zug sie benutzen wollte. Die Bahngesellschaft bezahlte weiter Fr. 1600.-- pro Jahr, um der erst im Jahre 1845 an die Post erteilte Konzession für den Postkutschen-Eilkurs Bern-Zürich genüge zu leisten. Der Transport geschah damals noch in den bahneigenen Gepäckwagen. Doch da Bahnlinien damals wie Unkraut aus dem Boden schossen, und die Post immer mehr ähnliche Verträge abschloss, wurde die Haupteinnahmequelle der Bahnen derart geschröpft, dass 1852 auf der Basis der neuen Bundesverfassung ein Gesetz verabschiedet wurde, das der Post das Recht auf kostenloses Befördern von Briefen und Paketen sowie den offiziellen Begleitungsbeamten bei jeder Bahngesellschaft gab. Der Bund vergütet jedoch alle von den Bahnen an die Post erbrachten Leistungen zurück, so auch der Unterhalt an den PTT-eigenen Wagen zum Selbstkostenpreis.

Das Postbeförderungsaufkommen wuchs derart, dass schon 1856 die Kreispostdirektion Zürich einen ersten Bahnpostwagen bei den Hauptwerkstätten der SCB in Olten bestellte, der dann ab dem 12. Oktober zwischen Zürich und Brugg eingesetzt wurde.

Die verschiedenen damals existierenden Bahngesellschaften bestellten in den folgenden Jahren Bahnpostwagen von äusserst differenzierten Bauarten; eine erste Vereinheitlichung geschah 1866, als die Postverwaltung alle bereits in Betrieb stehenden Wagen zurückkaufte. So ist es auch heute noch: Den PTT gehören heute rund 600 Bahnpostwagen, die jedoch von den SBB unterhalten und betrieben werden.

Ende der 1880er Jahre waren alle Postwagen mit Luftbremse und Dampfheizung ausgerüstet. Die elektrische Beleuchtung wurde, zumindest bei den Neuanschaffungen, ab 1905 eingeführt.

Diee Postwagen werden heute wie damals nach einem ganz bestimmten Umlaufplan eingesetzt. Jeder Wagen oder jede Wagengruppe durchläuft (werk-)täglich einen immer gleichen Turnus, der auch am Wagen selber mit Routentafeln angezeigt wird. Vielfach wird ein Wagen einem Regional- oder Schnellzug mitgegeben, oder aber es fahren ganze Postzüge durch die Schweiz.

Nebst den Sortierregalen und den Postsackaufhängevorrichtungen müssen die Postwagen zur Wahrung des Postgeheimnisses auch einbruchssicher und uneinsichtlich für Publikum sein. Früher wurde dem abgeholfen, in dem eine Galerie aussen am Postwagen entlang das Zirkulieren der Fahrgäste und des Zugpersonals ermöglichte.

Mit einem neuen Bahnpostkonzept wird ab zirka dem Jahre 2000 in den Postwagen nicht mehr sortiert, die Wagen werden einfach zwischen den Sortierzentren eingesetzt.✡

Nun fahren sie wieder:
Die Zuckerrübenzüge

Weshalb nicht auch auf Ihrer Anlage? Mit den beladenen Eaos und E von Lökeli-Models können Sie den Betrieb im Herbst vorbildgetreu nachstellen. Wer es noch genauer nehmen möchte, kann die Wagen auch in verwitterter Form bestellen.
Den Bestellzettel finden Sie in der Mitte dieses Hefts.

Erläuterungen

Zum Inhalt

Dieses Heft beinhaltet Angaben zu allen normalspurigen Bahnpostwagen der Schweiz ab 1860.

Die Zwei- und Dreiachser sind alle nach Baujahr geordnet, da mit den vielen Umbauten und Umbezeichnungen sonst keine Ordnung erreicht werden kann.

Die Vierachser sind bis Seite 33 ebenfalls nach Baujahr geordnet, ab dieser Seite jedoch nach Nummern, da diese Wagen alle noch in Betrieb stehen, und so eine logische Reihenfolge erreicht wird. Baujahre in Klammern kennzeichnen den Zeitpunkt des Umbaus.

Auf den Seiten 39 und 40 finden sie eine Nummernliste, die Ihnen das Auffinden bestimmter Wagen erleichtern soll. In ihr sind alle Nummern, die je bei Postwagen vorkamen, aufgelistet.

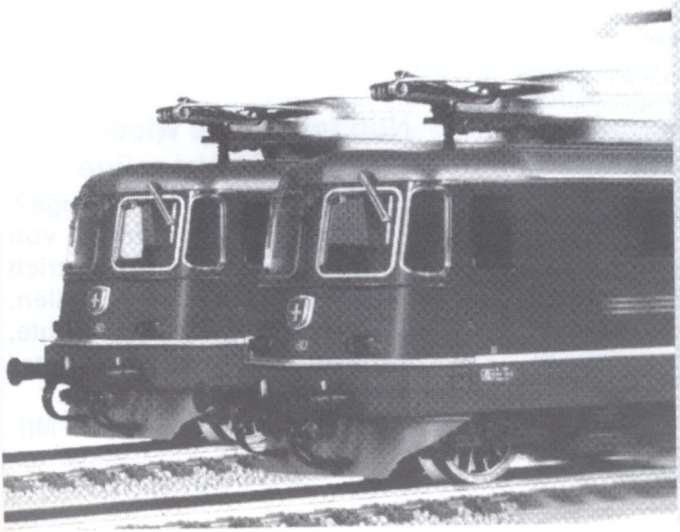
Grosses Verdienst gebührt Herrn Werner Neuhaus für sein Nummernverzeichnis der Bahnpostwagen (vom VRS herausgegeben), welches uns als Grundinformation zur Zusammenstellung des vorliegenden Heftes hervorragende Dienste geleistet hat.

Legende zu den Bezeichnungen:

Z	Bahntechnische Bezeichung der Postwagen
2	Zweiachser (ab 1962 gebräuchlich)
3	Dreiachser
4	Vierachser (bis 1962 gebräuchlich)
i	Bahnpostwagen mit Stirnwandtüren und innerem Durchgang nur für Dienstzwecke
k	Wagen für Pakettransport
0	Wagen ohne Stirnwandtüren, Seitengang und Durchgang (Anwendung ab 1907)
p	Wagen für Pakettransport
ü	mit geschlossener Übergangseinrichtung

Anzeige

Spur H0 – detailgetreu!



50 JAHRE HAG SWISS MADE

HAG Modelleisenbahnen AG
CH-9402 Mörschwil

Die zweiachsigen Bahnpostwagen

Z 11,12

Diese Postwagen waren noch zum grössten Teil aus Holz gebaut, so auch die Räder (!). Eine Bremse war nicht vorhanden. Mit dem Auftauchen modernener Bauarten wurden diese beiden Z schon vor 1887 ausrangiert.

Technische Daten

Serie	Z 11,12
Umnumerierungen	keine
Baujahr(e)	1860
LüP (mm)	8230
Achsstand (mm)	3000
Tara (t)	7.0

Z 1, 3, 6, 8, 21

Von diesen nur minim besser ausgestatteten Wagen besass nur der Z 6 Bremsleitungen und zwar solche nach Schleifer und Hardy. Diese Wagen ohne Plattformen wurden bis 1901 alle ausrangiert.

Technische Daten

Serie	Z 1, 3, 6, 8, 21
Umnumerierungen	keine
Baujahr(e)	1862-63
LüP (mm)	8400
Achsstand (mm)	3900
Tara (t)	7.5

Z 2, 4, 5, 7, 9, 10, 13-20, 22-24

Diese Wagen aus der gleichen Serie wie die vorherigen, aber abweichender Bauart, waren bereits mehrheitlich mit einer Bremse oder zumindest mit durchgehender Bremsleitung ausgerüstet; Z 2 und 9 mit Klose, Z 10 mit Handbremse, Z 14 mit Dampfleitung, Z 18-20 und 23,24 mit Rangierbremse. Als einziger besass der Z 10 eine Plattform.

Die ersten Wagen wurden 1887 (5, 15-17) ausrangiert, bis 1901 verschwanden auch die restlichen Muster dieser Serie.

Technische Daten

Serie	Z 2, 4, 5, 7, 9, 10, 13-20, 22-24
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1862-64
LüP (mm)	8230
Achsstand (mm)	4000
Tara (t)	7.5

Z 25-46

Diese erste einheitliche grosse Serie Postwagen brachte auch die Rahmenkonstruktion aus Eisen (Doppel-T-Träger) in den Bahnpostwagenbau.

Von diesen Wagen besassen Z 38, 39 eine Rangier-, die Z 26, 37 und 41 eine Heberleinbremse. Die Z 26, 41 und 46 waren zudem mit einer durchgehenden Dampfleitung ausgerüstet.

Auch diese Serie musste bis 1901 den neueren Bauarten weichen. Die ersten Wagen wurden 1887 -1889 ausrangiert.

Technische Daten

Serie	Z 25-46
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1866-68
LüP (mm)	7500
Achsstand (mm)	3600
Tara (t)	7.0

Z 47-54

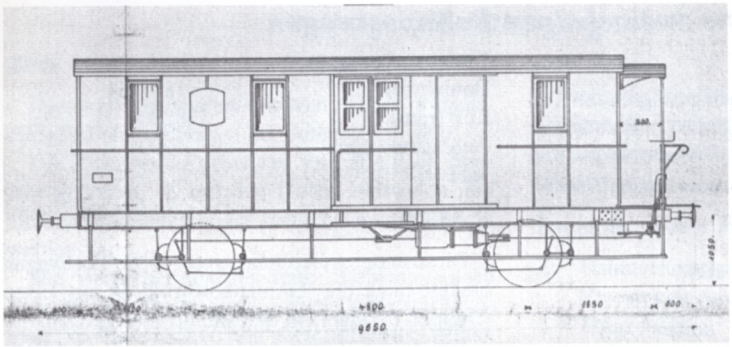
Mit dieser Serie wurden erstmals die Dampfheizung und Gasbeleuchtung eingeführt (Z 53). Ansonsten waren Hardy- (Z 49) und Heberleinbremse (Z 47) vorhanden. Z 54 besass eine durchgehende Dampfleitung.

Technische Daten

Serie	Z 47-54
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1869-71
LüP (mm)	8400
Achsstand (mm)	3900
Tara (t)	7.5

Z 55, 56, 59-72

Aus dieser Serie besass nur der Z 55 eine Plattform und war infolgedessen auch der einzige mit Handbremse. Z 56, 59, 61 und 63 hatten Bremse



Diese Typenskizze zeigt laut Titel die Z 55, 56 und 63-82, obwohl weder die LüP noch der Radstand mit den genannten Wagen übereinstimmen. (Zeichnung Archiv PTT-Museum)

nach Hardy, Z 60, 62, 64 und 70 eine solche nach Klose. Z 69 war mit Schleiferleitung ausgerüstet.

Diese Serie wurde ab 1887 (Z 60) ausgemustert, die restlichen Wagen verschwanden bis 1911.

Technische Daten

Serie	Z 55, 56, 59-72
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1873-75
LüP (mm)	9150
Achsstand (mm)	4350
Tara (t)	8.0

Z 73-82

Auch diese Wagen besassen unterschiedliche Bremsen, so Hardy- (Z 74, 75), Klose- (Z 73, 87, 80), Wenger- (Z 74, 80) und Schleiferbremsen (Z 69). Plattformen waren keine vorhanden, jedoch Öfen und Petrolbeleuchtung.

Diese Serie wurde vor 1901 vollständig ausrangiert.

Technische Daten

Serie	Z 73-82
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1876
LüP (mm)	8990
Achsstand (mm)	4500
Tara (t)	8.0

Z 151-170

Nachdem die Luftheizung beim Z^3 83 von 1882 erstmals eingebaut wurde, wurden auch diese Wagen damit ausgerüstet. Die Beleuchtung erfolgte hingegen noch mittels Petrol. Eine Plattform war vorhanden, ebenso eine Handbremse, die auf eine Achse wirkte. 1890 wurde diese Serie mit einfacher, teils doppelter Westinghouse-Bremse versehen.

Den Z 153 und 154 wurde 1892 eine elektrische Signalleitung eingebaut, damit sie auf der Strecke Basel-Belfort verkehren konnten.

Der Z 152 wurde als erster bereits 1891 nach einem Unfall in Münchenstein ausrangiert, die restlichen Wagen folgten 1917.

Technische Daten

Serie	Z 151-170
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1886-1888
LüP (mm)	11600
Achsstand (mm)	7260
Tara (t)	12.5
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	0.4/3.8

Z 171-180

Diese Wagen entsprechen technisch den Z 151-170, hatten jedoch eine wesentlich längere Lebensdauer. 1923/24 baute man diese Serie um, wobei die Wagen unter anderem auch ein Abort erhielten.

Die Z 301 und 302 besassen einen Heizschalter für 1000 V = und konnten somit nach Italien eingesetzt werden.

Ausser dem Z 180 (bereits 1918 ausrangiert) und dem Z^0 305 (Umbezeichnung in Zk 156) wurden alle Wagen 1961 ausrangiert.

Der Z^k 156 diente bis zu seiner Ausrangierung 1969 als Überfuhrwagen der von Bern Weyermannshaus nach Bern-Wylerfeld.

Technische Daten

Serie	Z 171-180
Umbezeichnungen	1923 Z^0 1930 Z^0 301-309 1961 Z^0 305 in Z^k 156
Baujahr(e)	1888-89
Tech. Daten ab 1923:	
LüP (mm)	11600
Achsstand (mm)	7500
Tara (t)	17.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	0.7/4.5
vmax (km/h)	100

Z 181-200

Auch diese Wagen waren baugleich mit den Z 151-170, erlebten ihren Umbau jedoch 1923/25.

Der erste Wagen dieser Serie wurde 1954 mit dem Z^0 329 ausrangiert, der fortan bei der MThB als FZ 204 verkehrte. Seine Verschrottung erfolgte 1967.

Die Z^0 316-328 wurden 1959 ausrangiert, von den restlichen Wagen gingen die Nr. 302, 304-307 und 309-311 1986 nach Italien.

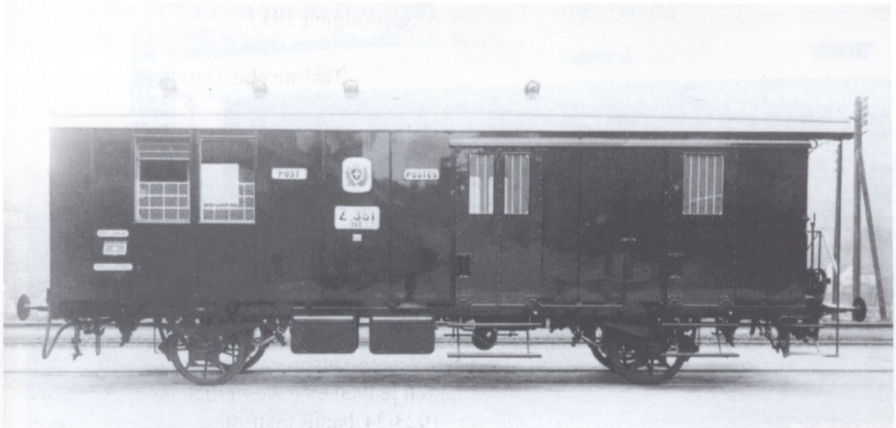
Technische Daten

Serie	Z 181-200
Umbezeichnungen	1923-25 Z^0 1930 Z^0 311-329, 310
Baujahr(e)	1890
LüP (mm)	11600
Achsstand (mm)	7500
Tara (t)	17.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	0.7/4.5
vmax (km/h)	100

Z 201-215

Auch diese Wagen entsprechen den Z 151-170, sie erlebten aber noch eine zweite "Jugend" als Paketpostwagen ab 1946.

Bei Ablieferung waren die Wagen 201-205 mit elektrischer Beleuchtung ausgestattet, die andern mit Gas. 1928 wurden die Wagen umgebaut und erhielten dabei u.a. ein Abort (Bezeichnung ab 1930 Z 101-115). 1946/47 wurden die Z 101-115 ein zweites Mal umgebaut, diesmal in Paketpostwagen (Z^P 766-780).



Der Z 251 nach der Umbezeichnung von 1901 (nun Z 351). Beachten sie die äusserst feinen Speichenräder, die bei Vollast mit je 7.5 Tonnen belastet wurden. (Foto Archiv PTT-Bibliothek)

Der erste Wagen aus dieser Serie wurde 1964 ausrangiert, die restlichen folgten 1970.

Technische Daten

Serie	Z 201-215
Umbezeichnungen	1930 Z 101-115
	1946 Z^P 766-780
Baujahr(e)	1891-92
Tech. Daten ab 1946:	
LüP (mm)	11560
Achsstand (mm)	7500
Tara (t)	16
Ladegewicht (t)	9.0
vmax (km/h)	100

Z 251-271

Mit dieser Serie wurden erstmals Paketpostwagen beschafft. Zur besseren Zugänglichkeit des Innenraums waren Stirnwandtüren vorhanden.

Nach dem 1922/26 erfolgten Umbau besassen die Wagen nur noch eine Plattform, hingegen wurden ein Abort und die elektrische Beleuchtung eingebaut. Auch war nun ein Büroraum vorhanden, die Wagen dienten also nicht mehr nur dem Pakettransport. 1954/55 wurden neue Wagenkasten der SIG auf die alten Untergestelle gebaut.

Einige dieser Wagen kamen zur EBT, wo sie noch heute als Werkzeug-, bzw. Unterkunftswagen Verwendung finden. Ein weiterer kam zur ST. Dies trifft auf folgende Nummern zu:

Z^P 786	ab 1977 EBT X 102
Z^P 783	ab 1978 EBT X 100
Z^P 789	ab 1972 ST D^2 53
Z^P 790	ab 1978 EBT X 101

Die restlichen Wagen wurden in den siebziger Jahren abgebrochen.

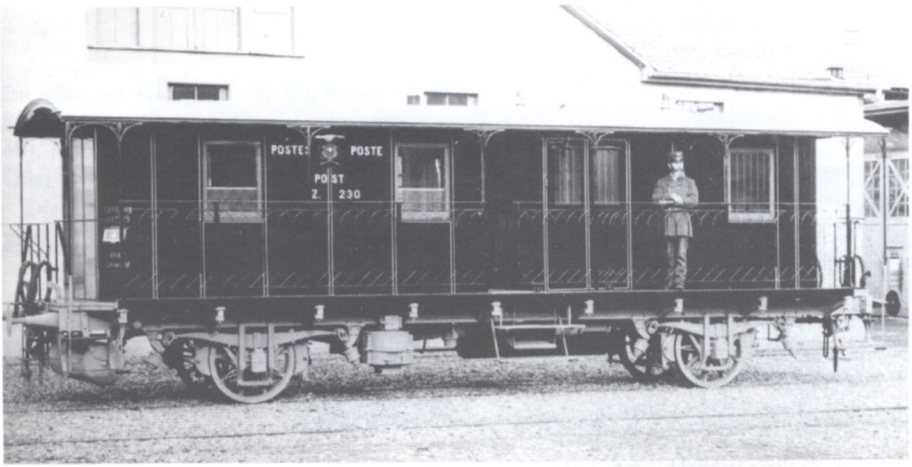
Technische Daten

Serie	Z 251-271
Umbezeichnungen	1901 Z 351-371
	1932 Z^0 330-350
	1954 Z^P 781-790
Baujahr(e)	1891-96
LüP (mm)	11200
Achsstand (mm)	5600
Tara (t)	11.7
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	4.4/4.3
vmax (km/h)	90

Z 281-283

Die Z 281-283 waren kleine Paketpostwagen, die speziell für den Dienst auf der Seetalbahn gebaut wurden.

Der Z 282 wurde als erster 1918 ausrangiert, die Z^i 201, 202 folgten erst 1949.



Diese Aufnahme zeigt am Beispiel des Z 230 (Serie 216-240, erbaut 1894-96) sehr schön den zur Jahrhundertwende üblichen offenen Seitengang. (Foto Archiv PTT-Museum)

Ein Wagen aus der Serie Z 241-255 (1899-1901) in seiner lezten Form als Paketpostwagen. (Text siehe S. 12) (Foto S. Unholz)

Technische Daten

Serie	Z 281-283
Umbezeichnungen	1939 Z^{i} 201, 202
Baujahr(e)	1892
LüP (mm)	7320
Achsstand (mm)	3500
Tara (t)	8.4
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	0.7/2.8
vmax (km/h)	75

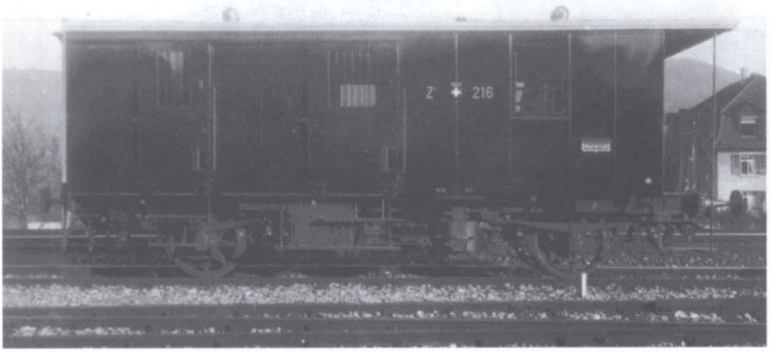
Z 216-240

Die Z 216-240 wurden vor allem in Personenzügen eingesetzt, da wegen den (offenen) Seitengängen die Zirkulation der Reisenden problemlos möglich war. 1928-30 wurden diese Wagen umgebaut und mit einem Abort versehen. Die Z 216 und 217 wurden 1928 auf der Strecke Burgdorf-Langnau eingesetzt. Einzelne Wagen wurden 1940 als Wachlokale an der Gotthardstrecke verwendet. Der Z 122 wurde 1941 an die UeBB verkauft, wo er als FZ 22 verkehrte.

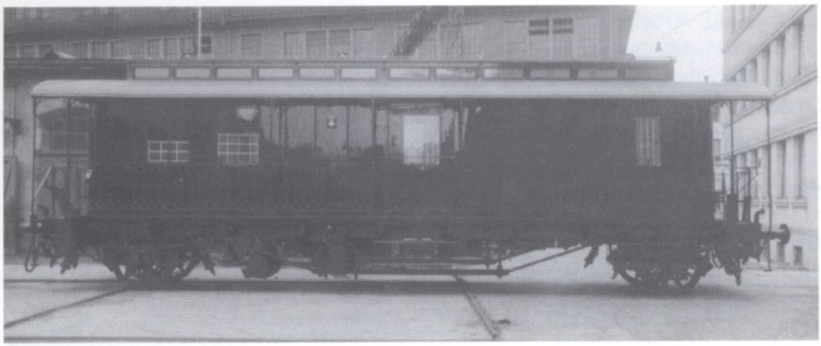
Der Z 230 wurde als erster 1930 ausrangiert, die restlichen Wagen folgten 1941. Der Z 223 blieb uns erhalten, bis vor kurzem stand er im Verkehrshaus, jetzt ist er in einem Depot in Zürich abgestellt.

Technische Daten

Serie	Z 216-240
Umbezeichnungen	1930 Z 116-140
Baujahr(e)	1894-96
LüP (mm)	11600
Achsstand (mm)	6000
Tara (t)	12.5
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.0/3.7
vmax (km/h)	75



Der aus dem Z^{0} 17 umgebaute Z^{i} 217 um 1930. Auffallenderweise sind jetzt die schönen Tafeln aus Email, welche bis dahin die Postwagen "schmückten" profanen Aufschriften gewichen. (Text siehe S. 12) (Foto SIG, Sammlung PTT-Bibliothek)



Der Z 161 entstand 1930 aus dem Dreiachser Z^3 31. "Normale" Zweiachser besassen keine Oberlichter. (Foto SIG, Sammlung PTT-Bibliothek)

Z 11-17

Die Z 11-13 wurden auf der Seetalbahn eingesetzt, der Z 17 auf der BTB.

Der Z^i 217 wurde 1956, die Z^i 211-216 1959 ausrangiert.

Technische Daten

Serie	Z 11-17
Umbezeichnungen	1913 Z^0
	1930 Z^i 211-217
Baujahr(e)	1895
LüP (mm)	9350
Achsstand (mm)	5000
Tara (t)	10.3
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	0.7/3.8
vmax (km/h)	75

Z 241-255

Diese Zweiachswagen verfügten über eine Plattform, jedoch über keinen Seitengang. Sie konnten somit nicht in Personenzügen eingereiht werden. 1944/45 wurden sie in Paketpostwagen umgebaut.

Diese Serie wurde von 1965 bis 1970 ausgemustert.

Technische Daten

Serie	Z 241-255
Umbezeichnungen	1930 Z 141-155
	1944/45 Z^P 751-765
Baujahr(e)	1899-1901
LüP (mm)	11560
Achsstand (mm)	7500
	(251-256 5600)
Tara (t)	13.7 (ab 251 11.7)
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.8/4.3
	(ab 251 1.4/4.3)
vmax (km/h)	100

Z^0 4, 221, 223, 224

Der Z^0 4 entstand 1922 aus dem Z^{30} 4 (siehe Seite 22), die Z^0 221, 223 und 224 aus den Z^{30} 2, 6, 7 (siehe Seite 23). Diese Wagen wurden 1969 ausrangiert.

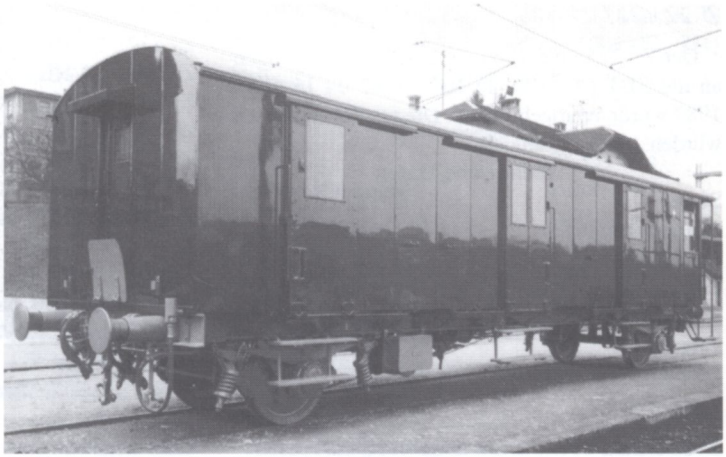
Technische Daten

Serie	Z^0 4
Umbezeichnungen	1929 Z^0 4 in Z^i 222
Baujahr(e)	(1922)
LüP (mm)	12356
Achsstand (mm)	7500
Tara (t)	18.3
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.3/5.5
vmax (km/h)	100

Z 161, 162

Der Z 161 entstand 1930 aus dem Z^3 31 (siehe Seite 24), währenddem der Z 162 im gleichen Jahr aus dem Z^3 150 (siehe Seite 22) umgebaut wurde. Der Z 161 besass französische Signalträger.

1939 wurden diese Wagen noch einmal umgebaut, diesmal in Paketpostwagen (Ladegewichte neu 0.3/10.0). Der Z^P 715 wurde 1967, der Z^P 716 1970 ausrangiert.



Der Z^P 720 präsentiert sich dem Werkfotographen mit neuen Wagenkasten und abgeändertem Untergestell. Seine alte Bezeichnung lautete Z^{3i} 441 (Text siehe Seite 15). (Foto SIG, Sammlung PTT-Bibliothek)

Technische Daten

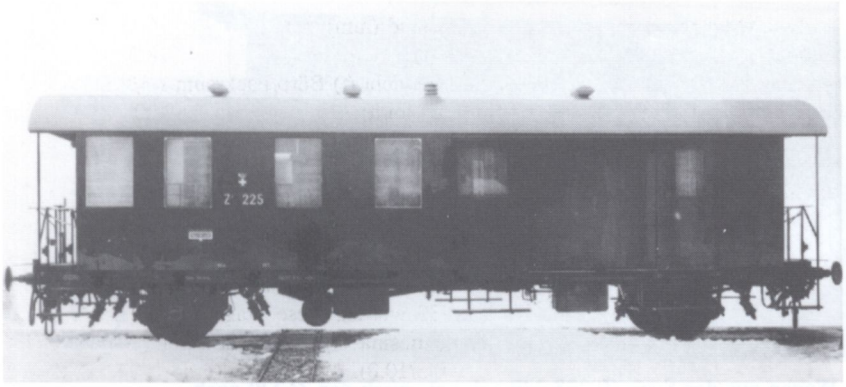
Serie	Z 161, 162
Umbezeichnungen	1939 Z^P 715, 716
Baujahr(e)	(1930)
LüP (mm)	12960
Achsstand (mm)	9000
Tara (t)	20
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.0/4.5
vmax (km/h)	100

Z^P 705-708

Diese vier Paketpostwagen wurden 1931 aus den Z^{3P} 135-138 (siehe Seite 21) umgebaut. 1969 wurden alle vier Wagen ausrangiert.

Technische Daten

Serie	Z^P 705-708
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	(1931)
LüP (mm)	13060
Achsstand (mm)	8000
Tara (t)	19.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	0.5/10.5
vmax (km/h)	100



Die Wagen der Serie 225-227 (siehe S. 14) von 1931 wurden, ebenso wie die Nr. 228-240 bei SWS in Schlieren gebaut. (Foto Schlieren, Sammlung PTT-Bibliothek)

Z^i 225-227

Der Z^{2i} 225 ging 1969 als Bau-Werkzeugwagen an die EBT (X 1308, ab 1976 X 62 04 16 102), 1987 wurde er abgebrochen. Die restlichen Wagen wurden 1969 ausrangiert.

Technische Daten

Serie	Z 225-227
Umbezeichnungen	1964 Z^{2i}
Baujahr(e)	1931
LüP (mm)	13130
Achsstand (mm)	8000
Tara (t)	19.8
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.0/6.0
vmax (km/h)	100

Z^i 228-240

Wie man auf dem Foto (auf Seite 14) erkennen kann, war diese Serie praktisch baugleich mit den Z^i 225-227.

Praktisch die ganze Serie ging 1969 als Bau-Werkzeugwagen, Unterkunftswagen, bzw. Hilfswagen an die EBT-Gruppe:

		bis 1976	ab 1976
Z^{2i} 228	SMB	X 1375	X 62 94 36 103
Z^{2i} 229	EBT	X 1323	X 62 94 16 105
Z^{2i} 230	EBT	X 1307	X 62 94 16 104
Z^{2i} 231	EBT	X 1203	X 62 94 14 101
Z^{2i} 232	VHB	X 1242	X 62 94 53 100
Z^{2i} 233	VHB	X 1243	X 62 94 56 110
Z^{2i} 235	VHB	X 1244	X 62 94 56 112
Z^{2i} 236	EBT	X 1304	X 62 94 16 100
Z^{2i} 237	VHB	X 1241	X 62 94 52 101
Z^{2i} 239	EBT	X 1311	X 62 94 15 102
Z^{2i} 240	VHB	X 1245	X 62 94 56 111
			ab 1986: 107

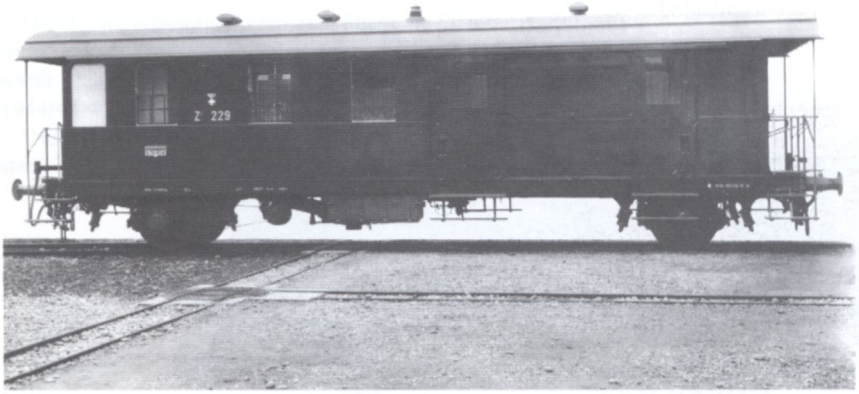
Ausser den Z^{2i} 233 (1994 einem Künstler überlassen) und 240 (noch im Einsatz) wurden alle Wagen zwischen 1985 und 1990 abgebrochen.

Technische Daten

Serie	Z 228-240
Umbezeichnungen	1964 Z^{2i}
Baujahr(e)	1931
LüP (mm)	13490
Achsstand (mm)	8500
Tara (t)	22.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.0/6.5
vmax (km/h)	100

Z^p 709-714

Diese Paketpostwagen waren bis 1970 im Einsatz.



Wie die anderen Wagen aus der Serie Z^i 228-240 gelangte auch der Z^i 229 nach seiner Ausrangierung an die EBT, wo er bis 1985 als Werkzeugwagen diente. (Foto Schlieren, Sammlung PTT-Bibliothek)

Technische Daten

Serie	Z^{P} 709-714
Umbezeichnungen	1964 Z^{2P}
Baujahr(e)	1931
LüP (mm)	13290
Achsstand (mm)	8500
Tara (t)	19.9
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.5/10.0
vmax (km/h)	100

Z^{i} 291-299

Diese 10 Wagen umfassende Serie entstand 1932 durch Umbau aus den Z^{3i} 441-449 (urspr. Z^{3} 141-149; siehe Seite 22). Beim Umbau blieb das Oberlicht über dem Bureau bestehen. 1941 erfolgte ein weiterer Umbau, diesmal in Paketpostwagen. Diese Wagen wurden ab 1968 bis anfangs der siebziger Jahre ausrangiert.

Technische Daten

Serie	Z^{i} 291-299
Umbezeichnungen	1941 Z^{P} 720-728
Baujahr(e)	(1932)
LüP (mm)	13050
Achsstand (mm)	8500
Tara (t)	20.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.0/6.0
vmax (km/h)	100

Z^{0} 351-374

Auch diese Zweiachser entstanden aus Dreiachsern, nämlich aus den Z^{30} 601-624 (siehe Seite 24). Der erste dieser Wagen wurde 1968 (Nr. 374) ausrangiert, der Rest folgte 1970.

Technische Daten

Serie	Z^{0} 351-374
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	(1932)
LüP (mm)	13100
Achsstand (mm)	8500
Tara (t)	20.4
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.5/6.0
vmax (km/h)	100

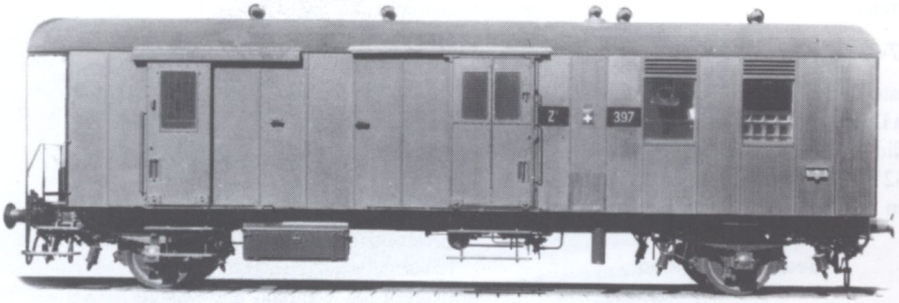
Z^{0} 397-399

Diese Paketpostwagen wurden 1933 aus den dreiachsigen Z^{30} 658-660 (urspr. Z^{3} 97, 99,100, Baujahr 1885; siehe Seite 20) umgebaut.

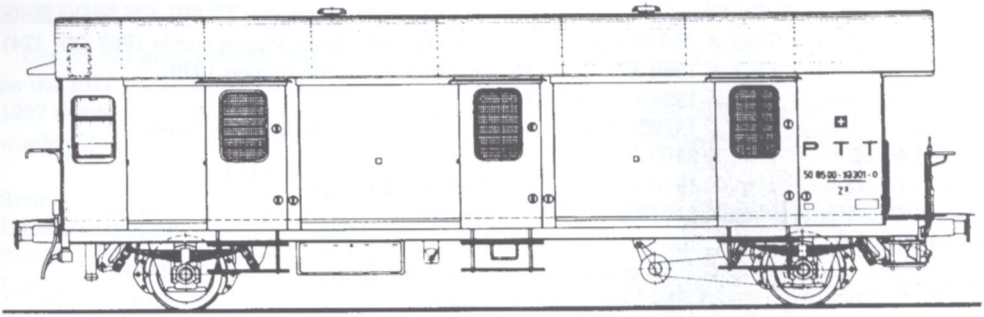
Mit dem Z^{2P} 719 wurde 1967 der erste dieser Wagen ausrangiert, die restlichen folgten 1969.

Technische Daten

Serie	Z^{0} 397-399
Umbezeichnungen	1940 Z^{P} 717-719
	1964 Z^{2P}
Baujahr(e)	(1933)
LüP (mm)	13050
Achsstand (mm)	8500
Tara (t)	19.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	0.3/10.0
vmax (km/h)	100



Als die SLM (!) noch Wagen baute: Der aus dem Z^{30} 658 entstandene Zweiachser Z^{0} 397. (Foto SLM, Sammlung PTT-Bibliothek)



Typenskizze der Z^2 301-311, ursprüngliche Z^0 381-391. (Zeichnung PTT)

Z^0 381-391

Diese Wagen entstanden 1933 aus den Z^{30} 581-591 (urspr. Z^3 105-115, Baujahre 1887-1891; siehe Seite 21). 1957 erfolgte eine weitere Modernisierung. Ab 1983 erhielten die Wagen die Computernummern.

Die ersten beiden Wagen wurden 1986 ausrangiert, 1989 wurden die Nr. 302, 304-307 und 309-311 nach Italien verkauft, der Rest verschrottet.

Technische Daten

Serie	Z^0 381-391
Umbezeichnungen	1957 Z^P 681-691
	1969 Z^P 301-311
Baujahr(e)	(1933)
Tech. Daten ab 1957:	
LüP (mm)	13210
Achsstand (mm)	8500
Tara (t)	19.0
Ladegewicht (t)	12.0
vmax (km/h)	110 (ab 1969 140)

Z^P 729-740

Der erste dieser Paketpostwagen mit schön gerundetem Dach wurde 1964 ausrangiert (729), 1986 wurden die Nr. 330 und 331 nach Italien verkauft. Die Nr. 321-329 gingen im Herbst 1994 an die Organisation "HIOB" nach Steffisburg und Basel.

Technische Daten

Serie	Z^P 729-740
Umbezeichnungen	1964 Z^{2P}
	1969 321-331
Baujahr(e)	1949
LüP (mm)	13220
Achsstand (mm)	8500
Tara (t)	18
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	0.5/10.0
vmax (km/h)	100

Z^K 151-155

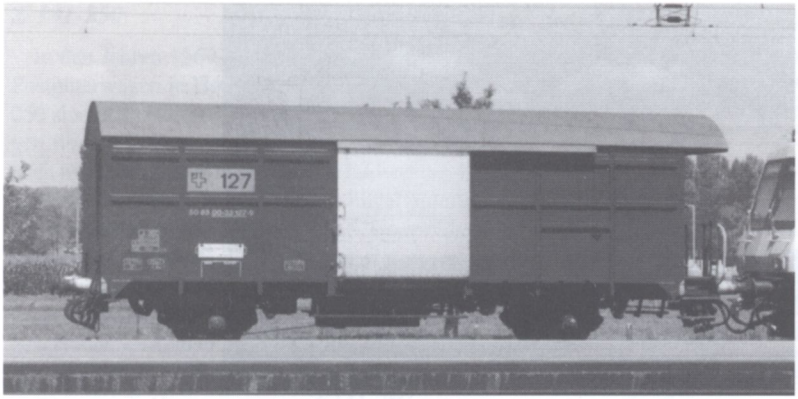
Diese fünf 1956 erbauten Postgüterwagen sind Einzelstücke. Sie wurden bis Anfang der 90er Jahre alle ausrangiert. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug nur 100 km/h. Im Vergleich zu anderen zweiachsigen Paketpostwagen wiesen sie eine relativ hohe Lastgrenze auf, konnte die Ladefläche von 23 m^2 doch mit bis zu 24 t beladen werden.

Technische Daten

Serie	Z^K 151-155
Umbezeichnungen	1964 Z^{2K}
	1969 Z^{2K} 241-245
	1970 Z 295-299
Baujahr(e)	1956
LüP (mm)	10580
Achsstand (mm)	5700
Tara (t)	11.5
Ladegewicht (t)	24.5
vmax (km/h)	110

Z^K 101-140

Der Prototyp dieser Serie wurde 1959 mit dem Z 101 abgeliefert. Dieser ist mit Schwenkschiebetoren ausgerüstet, während die Wagen der Serie Z 102-140 mit je einem normalen Schiebetor pro Seite versehen wurden. Die neuen Postgüterwagen dienen hauptsächlich dem Transport von Behältern



Der Z 127 als Vertreter der Serie kleiner Post-Güterwagen. (Foto M. Klauser)

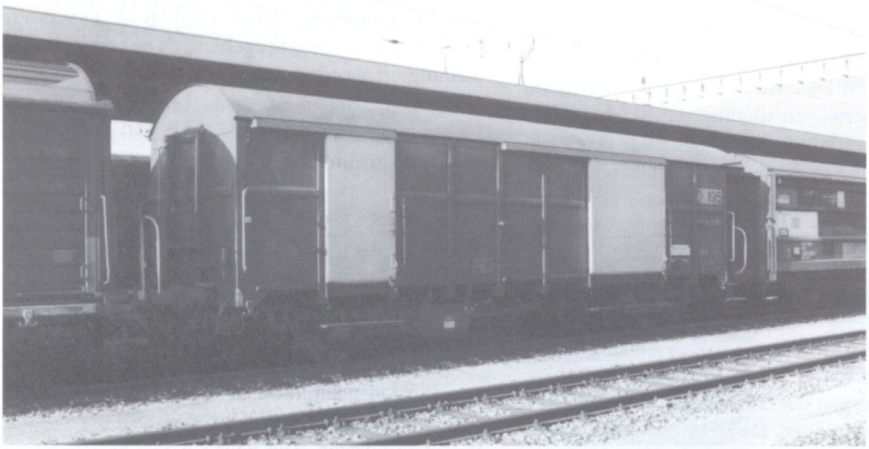
zwischen den grossen Postzentren. Auf der Bodenfläche von 25 m^2 (Z 101 23.5 m^2) finden total 15 dieser Rollwagen Platz. Sie werden entweder über Rampen oder Gabelstapler eingeladen. Die Z 101-140 bilden die einzige Serie Bahnpostwagen, die heute noch im Einsatz steht und weder über eine zweite Luftleitung noch über ein 13adriges UIC-Kabel verfügt.

Die Z 101-110 sind übergangsfähig nach Deutschland, Österreich und Italien. Dem Z 140 wurde 1993 versuchsweise ein Spezialanstrich verpasst: Gelb, grosse weiss-rot-schwarze PTT-Aufschrift. Bis heute ist er in diesem Farbkleid ein Einzelgänger geblieben.

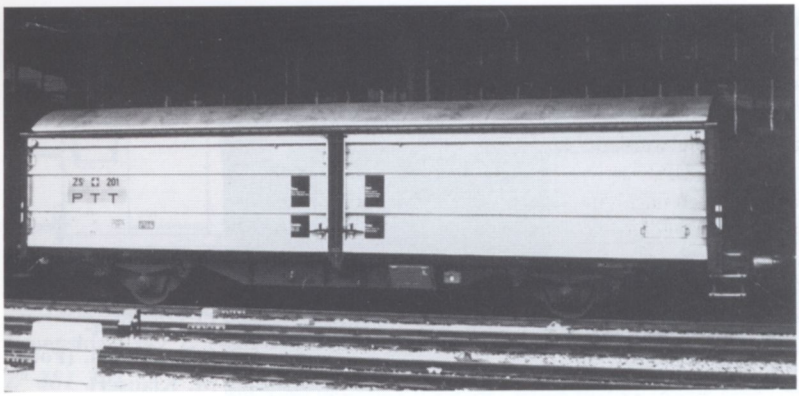
Seit 1994 wurden bereits zahlreiche Wagen dieser Serie ausrangiert. Einige fanden bei der EBT- und BLS-Gruppe weitere Verwendung als Werkzeug-, Überfuhr- oder Unterkunftswagen.

Technische Daten

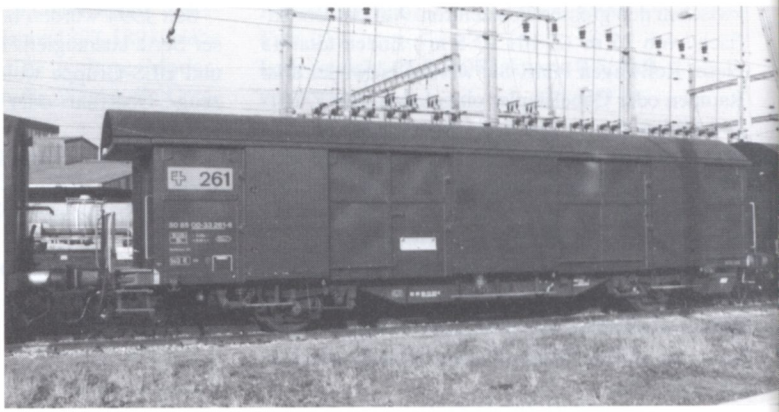
Serie	Z^K 101-140
Umbezeichnungen	1964 Z^{2K}
	1969 Z
Baujahr(e)	1959-66
LüP (mm)	11260
Achsstand (mm)	5700
Tara (t)	13.5
Ladegewicht (t)	15.0
vmax (km/h)	110



Die Wagen der Serie 141-250 können ungehinderrt nach Deutschland, Italien und Österreich verkehren. (Foto F. Roth)



Links der als Prototyp neuartiger Post-Güterwagen in Deutschland erbaute ZS² 201. (Foto P. Willen)



Rechts der erneuerte und umgebaute Z² 261. (Foto M. Klauser)

ZS² 201, 251-290

1966 erbaute Siegner Eisenbahnbedarf GmbH, Dreis-Tiefenbach (D) den Z 291 in einer neuartigen Stahl-Leichtmetall-Konstruktion. Als Vorbild für diesen Postgüterwagen dienten die Schiebedach- und Schiebewandgüterwagen der DB. Dank der grossen Öffnungen ist ein schnelles und wirtschaftliches Ein- und Auslanden von Behältern mittels Gabelstapler möglich. Spezielle Arretiervorrichtungen auf der 33 m² grossen Ladefläche verhindern, dass die Behälter infolge der Zugs- und Rangierbewegungen verschoben werden. Die Z 251-291 können alle auch in den angrenzenden Ländern verkehren.

Sämtliche Wagen der Serie wurden 1986-88 einem Umbau unterzogen. Dabei wurden die Schiebwände entfernt und durch je 3 Schiebetore pro Seite ersetzt. Erneuert wurde auch die Bremsausrüstung, so dass neu eine Maximalgeschwindigkeit von 140 anstatt 125 km/h möglich ist. Der Prototyp 291 wurde nicht umgebaut, da er bereits vorher ausrangiert worden war.

Einen speziellen Anstrich weist der Z 257 auf. Er verkehrt mit der Aufschrift "10 Jahre Postzentrum Luzern."

Technische Daten

Serie	ZS² 201, 251-290
Umbezeichnungen	251-290 1969 Z 201 1968 Z 291
Baujahr(e)	1966/68
LüP (mm)	14600
Achsstand (mm)	8000
Tara (t)	12
Ladegewicht (t)	10.0
vmax (km/h)	140

Z 141-250

In den Jahren 1969-75 wurde eine weitere Serie Postgüterwagen in Betrieb genommen. Die Z 141-250 sind etwas länger als die Z 101-140 und verfügen über je 2 Tore pro Seite. Sie wurden zudem auch mit zweiter Luftleitung und UIC-Leitung ausgerüstet. Sämtliche Wagen können ungehindert im grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland, Italien und Österreich eingesetzt werden.

1996 wurden die Z 141-160 aus dem Verkehr gezogen, während Nummer 250 bereits früher ausgeschieden war.

Technische Daten

Serie	Z 141-250
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1969-75
LüP (mm)	11260
Achsstand (mm)	5700
Tara (t)	16
Ladegewicht (t)	12.0
vmax (km/h)	140

Z 341-350

1970 wurde eine weitere, zehn Wagen umfassende Serie Paketpostwagen in Betrieb genommen. Es sind die einzigen (heute noch in Betrieb stehenden) zweiachsigen Paketpostwagen, die mit einem Abort ausgerüstet sind. Sie verfügen beidseitig über je drei Tore, durch die die 26.5 m^2 grosse Ladefläche beladen werden kann. Ab 1983 wurden sie mit Computernummern versehen.

Technische Daten

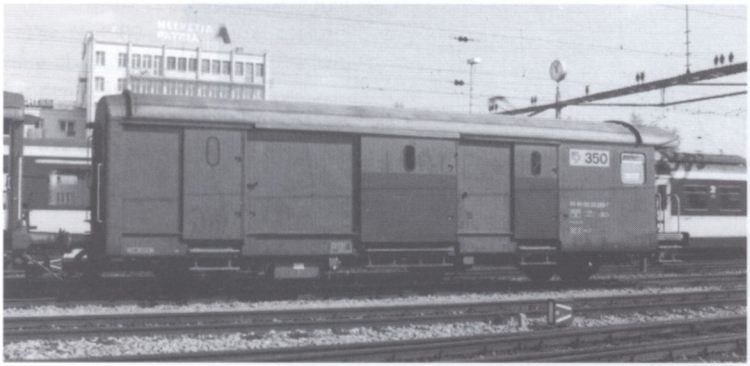
Serie	Z 341-350
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1970
LüP (mm)	14000
Achsstand (mm)	8000
Tara (t)	18
Ladegewicht (t)	12.0
vmax (km/h)	140

Z 351-395

Die neuesten zweiachsigen Paketpostwagen sind die Z 351-395. Diese 45 Wagen umfassende Serie wurde in den Jahren 1984-87 durch die Firma Josef Meyer Waggon AG, Rheinfelden erbaut. Ihre Abmessungen entsprechen weitgehend den Z 251-290. Sie sind ebenfalls mit je drei Toren pro Seite ausgerüstet und können mit bis zu 33 Tonnen beladen werden.

Technische Daten

Serie	Z 351-395
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1984-87
LüP (mm)	14600
Achsstand (mm)	8000
Tara (t)	18
Ladegewicht (t)	12.0
vmax (km/h)	140



Der Z 350 aus der kleinen Serie Paketpostwagen von 1970. (Foto F. Roth)

Die dreiachsigen Bahnpostwagen

Z^3 57, 58

Mit diesen beiden Wagen erschienen 1873 erstmals dreiachsige Postwagen der PTT. Ebenfalls war als Novum ein offener Seitengang vorhanden, somit konnte der Wagen irgendwo im Zug eingereiht werden.Eine Plattform war nicht vorhanden. Die Wagen wurden vorwiegend auf der Strecke Genève-Culoz eingesetzt. Nach einigen Jahren wurde eine Westinghousebremse eingebaut.

Die Z^3 57 und 58 wurden noch vor der Jahrhundertwende ausrangiert.

Technische Daten

Serie	Z^3 57, 58
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1873-74
LüP (mm)	57: 7800
	58: 8570
Achsstand (mm)	4100
Tara (t)	8.7

Z^3 83

Mit dem Z^3 83 wurden weitere Neuerungen eingeführt, so war erstmals eine Luftheizung vorhanden, ebenso eine Dampfheizung. Die Beleuchtung geschah mit Gas, die Hand- und die Hardybremsen wirkten auf zwei Achsen. Lenkachsen nach Klose waren ebenfalls eingebaut.

1914 wurde der Z^3 83 ausrangiert.

Technische Daten

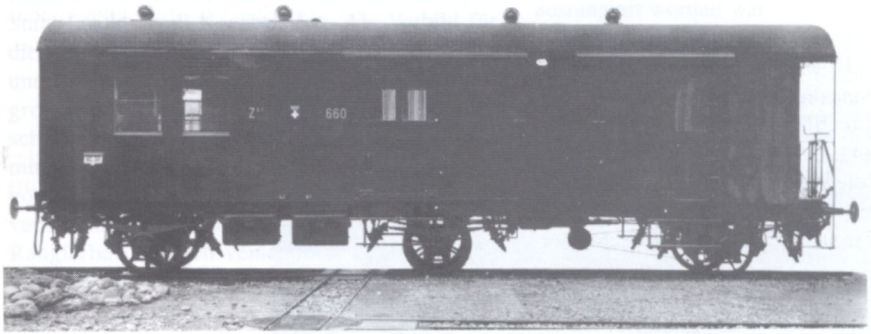
Serie	Z^3 83
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1882
LüP (mm)	13100
Achsstand (mm)	9000
Tara (t)	14.0

Z^3 84-103

Auch diese Wagen besassen von Anfang an eine Luftheizung. Die Nr. 84-87 wurden mit Gas beleuchtet, Nr. 87-103 mit Petrol. Nr. 84-86 besassen Hand- und Hardybremse auf 2 Achsen wirkend, Nr. 96, 97 Schleifer- und 99, 100 Wengerbremse. 1890 wurde bei dieser Serie die doppelte Westinghousebremse eingebaut. Die ersten Wagen wurden vor 1913 ausrangiert (Nr. 84-86), weitere bis 1927.

Der Z^3 96 wurde 1931 in einen Zweiachser umgebaut und verkehrte fortan als FZ 23 der UeBB.Die Z^3 97, 99 und 100 wurden 1933 in die Zweiachser Z^0 397-399 (siehe Seite 15) umgebaut. Vor diesen Umbauten wurden die 4 Wagen jedoch noch zweimal umnumeriert:

	ab 1917	ab 1922	ab 1930
Z^3 96	FZ^3 1001	Z^3 96	
Z^3 97	FZ^3 1002	Z^3 97	Z^{30} 658
Z^3 99			Z^{30} 659
Z^3 100	FZ^3 1003	Z^3 100	Z^{30} 660



Mit Baujahr 1885 ein früher Dreiachser, noch mit ungebremster Mittelachse; der Z^3 97 nach dem Umbau von 1930 (nun Z^{30} 660).
(Foto Schlieren, Sammlung PTT-Bibliothek)

Technische Daten

Serie	Z^3 84-103
Umbezeichnungen	siehe oben
Baujahr(e)	1883-85
LüP (mm)	12900
Achsstand (mm)	7000
Tara (t)	14
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.5/4.5

Z^3 1

Bei diesem Wagen wurde die Westinghousebremse zum ersten Mal eingebaut. Er wurde auf der Strecke Genève-Culoz eingesetzt, die Heizung erfolgte über einen Ofen, die Beleuchtung mittels Petrol. Das Büro diente auch als Zollabteil.

Die Ausrangierung erfolgte 1917.

Technische Daten

Serie	Z^3 1
Umbezeichnungen	1907 Z^0
	1912 Z^{03}
Baujahr(e)	1884
LüP (mm)	8600
Achsstand (mm)	4700
Tara (t)	11.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	0.8/3.6

Z^3 104

Dieser Wagen entspricht technisch den nachfolgenden Z^3 105-115. Er wurde jedoch nie umgebaut. Die Ausrangierung erfolgte 1927.

Z^3 105-115

Die Nr. 109-112 verfügten bereits bei Ablieferung über die doppelte Westinghousebremse. Vorhanden waren auch eine Luftheizung und eine Petrolbeleuchtung.

1922 wurden die Wagen umgebaut, nur noch eine Plattform und ein Abort. 1933 erfolgte ein grosser Umbau in die Zweiachser Z^0 381-391 (siehe Seite 16).

Technische Daten

Serie	Z^3 105-115
Umbezeichnungen	1923 Z^{30}
	1923 Z^{30} 581-591
Baujahr(e)	1887-91
LüP (mm)	13300
	(105: 13000)
Achsstand (mm)	8000
Tara (t)	15
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	4.1/5.6
vmax (km/h)	100

Z^3 116-124

Diese Serie mit offenem Seitengang hat eine sehr interessante Geschichte, da ein Teil der Wagen ab 1933 (Z^3 122), bzw. 1935 bei der BLS als Dienstwagen diente. 1930 erfolgte eine Umnumerierung in Z^3 81-89.

Der Z^3 82 wurde 1933 zum Zweiachser umgebaut und verkehrte nun als FZ 23 der OeBB.

	ab 1930	ab 1935	ab 1949
Z^3 118	Z^3 83	BLS X^{3d} 9312′	9101′
Z^3 120	Z^3 85	BLS X^{3d} 9316″	9121′
Z^3 122	Z^3 87	BLS X^{3d} 9701″	9381
Z^3 124	Z^3 89	BLS X^{3d} 9313′	9103′

Technische Daten

Serie	Z^3 116-124
Umbezeichnungen	siehe oben
Baujahr(e)	1891-92
LüP (mm)	13000
Achsstand (mm)	8000
Tara (t)	15.4
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.4/4.5

Z^3 125-130

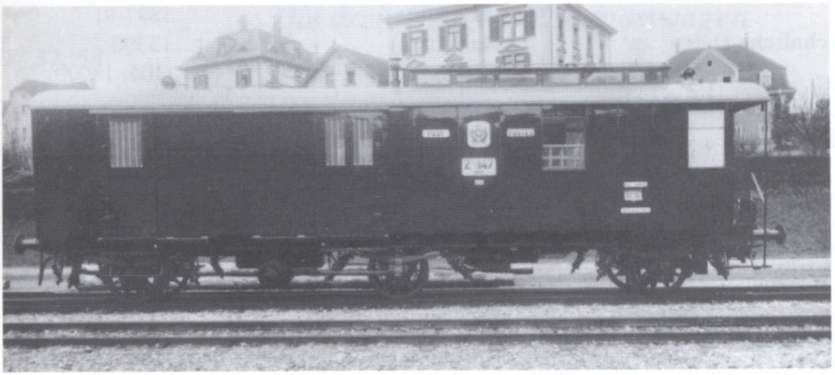
Diese Wagen mit Baujahr 1892 entsprachen technnisch weitgehend den Z^3 104-124. Sie wurden 1927-30 ausgemustert.

Z^3 131-140

Auch diese Wagen entsprachen (ausser in den Schiebetoren und in den inneren Abmessungen) der Serie 104ff. Sie wurden jedoch verschiedentlich umgebaut:

	ab 1928	ab 1930
Z^3 131-134		Z^{3P} 701-704
Z^3 135-138	Z^{3P} 135-138	Z^P 705-708 (S. 13)
Z^3 140		Z^3 91

Der Z^3 139 wurde bereits 1913 ausrangiert, der Z^3



Die Z^3 141-149 waren die ersten Wagen mit Oberlichtaufbau. (Foto Sammlung PTT-Bibliothek)

91 vor 1947. Die Z^{3P} 701-704 wurden 1968 (701) und 1969 (Rest) ausgemustert.

Technische Daten

Serie	Z^3 131-138
Umbezeichnungen	siehe oben
Baujahr(e)	1892-95
LüP (mm)	13000
Achsstand (mm)	8000
Tara (t)	15.4
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.4/5.0
vmax (km/h)	100

Z^3 4

Der Z^3 4 wurde für Genève-Culoz gebaut und verfügte über ein Zollabteil (im Büro). 1922 wurde er in einen Zweiachser umgebaut (Z^0 4, siehe Seite 12).

Technische Daten

Serie	Z^3 4
Umbezeichnungen	1907 Z^0
	1912 Z^{03}
	1918 Z^{30}
Baujahr(e)	1897
LüP (mm)	10120
Achsstand (mm)	6500
Tara (t)	14.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	0.8/4.0
vmax (km/h)	100

Z^3 141-149

Diese Wagen verfügten als erste über ein Oberlicht (nur über dem Büro). 1932 erfolgte ein Umbau in die Z^i 291-299 (siehe Seite 15).

Technische Daten

Serie	Z^3 141-149
Umbezeichnungen	1928 Z^{3i} 441-449
Baujahr(e)	1897-1900
LüP (mm)	12960
Achsstand (mm)	9000
Tara (t)	16.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	4.8/7.5
vmax (km/h)	100

Z^3 150

Der Z^3 150 wurde als erster mit französischen Signalträgern (Est) ausgestattet. Ansonsten entspricht er den Z^3 141-149.
1930 wurde er in den Zweiachser Z 162 umgebaut (siehe Seite 12).

Z^3 401-412

Diese Serie baute man 1926/27 in Z^{3i} um. 1961 wurden die Z^{3i} 410 und 411 in die Z^{3K} 171, 172 umgebaut.

Der Z^{3i} 409 befindet sich heute bei der HEG. Die Z3k 171 und 172 wurden 1969 ausgemustert.

Eisenbahnbücher bei

Sinwel-Buchhandlung
Lorrainestrasse 10, 3000 Bern 11
(vis-à-vis Gewerbeschule)
Telefon (031) 332 52 05
Telefax (031) 333 13 76
Mit Eisenbahn-Videoecke

Seit 15 Jahren Berns Fachbuchhandlung
für Technik, Gewerbe und Freizeit

Neuenburger
Versicherungen

Für alles, was Ihnen lieb und teuer ist.

Komplettieren Sie Ihre Lökeli-Journal-Sammlung!

Alle alten Ausgaben des Lökeli-Journals sind neu für nur Fr. 3.--/ DM 4.-- pro Exemplar erhältlich. Ganze Jahrgänge kosten neu nur noch Fr. 10.--/ DM 14.-- (+Versandkosten).

Ausgaben zu Sonderthemen à Fr. 3.-- / DM 4.--
4/94 Traktoren der SBB
2/95 100 Jahre Chemin de fer Bière-Apples-Morges
Jahrgänge à Fr. 10.-- / DM 14.--
- Jahrgang 95
- Jahrgang 94
- Jahrgang 93 spezial (1/92, 293-4/93)

Sonderdrucke à Fr. 3.-- / DM 4.--
9500 Anlagenvorschläge, A5
9501 Verzeichnis Schweizer Privatbahnen, A4
Jahresabo à 4 Ausgaben
Fr. 17.00, Ausland Fr. 20.00 / DM 25.00

Lökeli-Models Ks der SNCF in HO

Da die SBB-Variante dieses Wagens im Moment ab Werk ausverkauft ist, bieten wir Ihnen den Ks in Ausführung der SNCF an. Das Basismodell stammt von Roco, wir beladen es mit Holz oder sorgen für eine realistische Verwitterung.

Folgende Varianten sind erhältlich:

• Ks beladen mit Holz	Fr. 43.--
• Ks verwittert	Fr. 39.--
• Ks beladen + verwittert	Fr. 49.--

Auf Wunsch ist das Modell natürlich auch mit Wechselstromachsen für Märklin lieferbar (ohne Aufpreis).

Lökeli-Models E der SBB in HO

Dieses Modell entstammt dem E (ex L7) von Klein-Modellbahn. Je nach Wunsch wird der Wagen von uns mit Zuckerrüben beladen oder verwittert. Selbstverständlich ist das Modell auch beladen und verwittert erhältlich.

Da die Rübenwagen häufig in Gruppen verkehren, bieten wir die E auch im Dreierset an. Beim Kauf eines Sets erhalten Sie die Wagen Fr. 2.-- billiger als beim Einzelkauf.

Folgende Varianten werden angeboten:

• E beladen mit Zuckerrüben	Fr. 24.--
• E verwittert	Fr. 23.--
• E beladen und verwittert	Fr. 31.--

Sets mit je 3 Wagen:

• 3 E beladen mit Zuckerrüben	Fr. 66.--
• 3 E verwittert	Fr. 63.--
• 3 E beladen und verwittert	Fr. 87.--

Für Wechselstromer ist der Wagen auch mit Märklinachsen lieferbar (Aufpreis Fr. 3.--).

Lökeli-Models: Eaos beladen mit Zuckerrüben

Unser Sondermodell ist in Spur HO (Basismodell Klein-Modellbahn) erhältlich. Die Versionen Graffiti, beladen mit Sand und das Modell in Spur N werden nicht mehr angeboten. Möglich sind die Varianten: beladen mit Zuckerrüben und/oder verwittert.

Der Aufpreis für Märklinachsen beträgt Fr. 5.--

Lökeli-Journal Bestellzettel

4/96

Hefte

- ☐ Abonnement für 1 Jahr (4 Ausgaben) à Fr. 17.--, Ausland DM 25.--/SFr 20.-- (inkl. Porto), ab Nummer .....
- ☐ Jahrgang 93 spezial (4 Ausgaben) à Fr. 15.--/DM 20.--
- ☐ Jahrgang 94 (Nr. 1-4/94) à Fr. 10.--/DM 14--
- ☐ Jahrgang 95 (Nr. 1-4/95) à Fr. 10.--/DM 14.--
- ☐ Jahrgang 96 (Nr. 1-4/96) à Fr. 17.--/DM 23.--
- ☐ Nr. 4/94 zum Sonderthema "Traktoren der SBB", à Fr. 3.--/DM 4.--
- ☐ Nr. 2/95 zum Sonderthema "100 Jahre BAM", à Fr. 3.--/DM 4.--

Sonderbroschüren

- ☐ Anlagenvorschläge à Fr. 3.--/DM 4.--
- ☐ Verzeichnis der Schweizer Privatbahnen à Fr. 3.--/DM 4.--

(+ Porto)

Besteller:

Name/Vorname.....

Strasse.....

Land/PLZ/Ort.....

Datum.....

Unterschrift.....

Lökeli-Models Eaos der SBB in HO

- ☐ Klein-Modellbahn Eaos Basispreis Fr. 24.--
  - ☐ beladen mit Zuckerrüben + Fr. 10.--
  - ☐ verwittert + Fr. 8.-
  - ☐ für Märklin + Fr. 5.-- (pro Wagen)
- ☐ Set 3 Eaos mit Zuckerrüben Fr. 96.--
- ☐ Set 3 Eaos mit Zuckerrüben und verwittert Fr. 120.--

(+Versandkosten)

Stückzahl:___

Lökeli-Models Ks der SNCF in HO

- ☐ Roco Ks Basispreis Fr. 33.--
  - ☐ beladen mit Holz + Fr. 10.--
  - ☐ verwittert + Fr. 6.--
  - ☐ für Märklin

(+Versandkosten)

Stückzahl:___

Lökeli-Models E der SBB in HO

- ☐ Klein-Modellbahn E Basispreis Fr. 16.--
  - ☐ beladen mit Zuckerrrüben + Fr. 8.--
  - ☐ verwittert + Fr. 7.--
- ☐ Set mit 3 E beladen mit Zuckerrüben Fr. 66.--
- ☐ Set mit 3 E verwittert Fr. 63.--
- ☐ Set mit 3 E beladen mit Zuckerrüben und verwittert Fr. 87.--
  - ☐ für Märklin + Fr. 3.-- (pro Wagen)

(+Versandkosten)

Stückzahl:___

Ab 1.3.97 sind Preisänderungen vorbehalten.

bitte
frankieren

Lökeli-Journal
Postfach
2563 Ipsach

Technische Daten

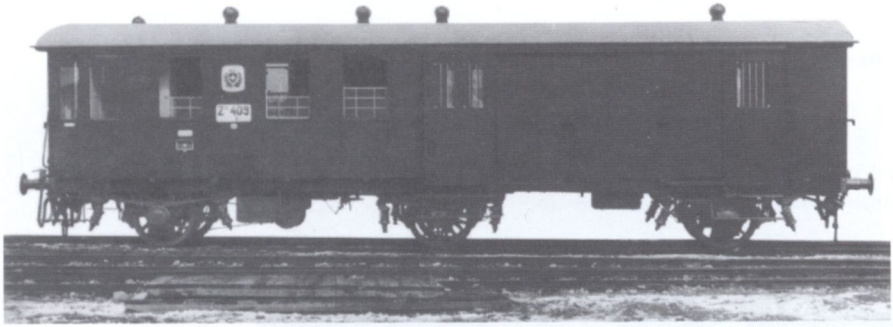
Serie	Z^3 401-412
Umbezeichnungen	1926 Z^{3i}
	1967 410, 411 in Z^{3K} 171, 172
Baujahr(e)	1897-98
LüP (mm)	13560
Achsstand (mm)	9000
Tara (t)	15.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.0/5.5
vmax (km/h)	100

Z^3 2, 6, 7

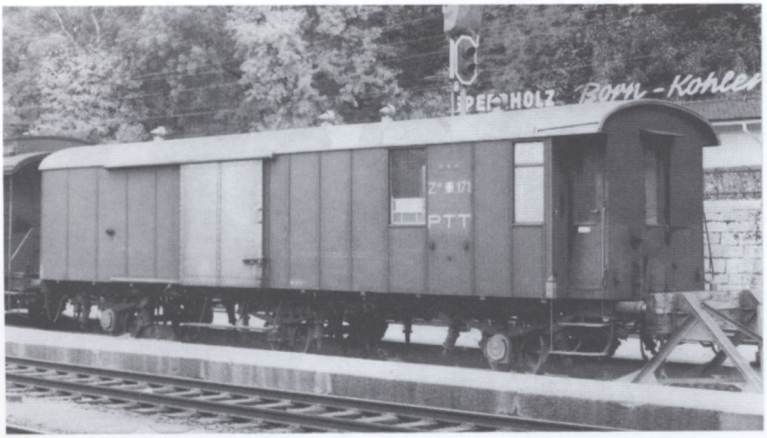
Alle drei Wagen wurden für den grenzüberschreitenden Betrieb eingesetzt, statt eines Büros besassen sie ein Zollabteil. Der Z^3 2 verkehrte von Genève nach Culoz, die Nr. 6 und 7 zwischen Basel und Belfort. Die Wagen besassen eine Plattform, sowie Stirnwandtüren. 1922 erfolgte ein Umbau in die Zweiachser Z^0 221, 223, 224 (siehe Seite 12).

Technische Daten

Serie	Z^3 2, 6, 7
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1899
LüP (mm)	10860
Achsstand (mm)	7200
Tara (t)	14.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	0.8/4.2
vmax (km/h)	75



Der Z^{3i} 409 bei seiner Ablieferung (Foto Sammlung PTT-Bibliothek)



Der Z^{3i} 410 entsprach bei seiner Ablieferung dem oberen Bild, er wurde jedoch zum Z^{3k} 171 für die Paketbeförderung umgebaut. (25.10.64, Foto P. Willen)

Z^3 601-620

Bei dieser Serie drängt sich eine Unterteilung auf, da verschiedentlich Umbauten vorgenommen wurden.

Z^3 601-607, 609-611

Umbezeichnungen:

1928 Z^{3i}

1930 Z^{3i} 421-430

Diese Wagen besassen bei Ablieferung ein Abort, Oberlicht und zwei Plattformen. Nach dem Umbau 1928 war nur noch eine Plattform vorhanden.

Die ganze Serie wurde 1964 ausrangiert. Der Z^{3i} 424 wurde an die EBT abgegeben, wo er als X 1024 verkehrte. Später wurde er zum Z^{3i} 251 der DVZO.

Z^3 608, 618

Umbezeichnungen:

1932 Z^3 92, 93

1936 Z^3 439, 440

1964 Z^3 259, 260

Bis 1913 besassen diese beiden Wagen französische Signalträger (Est). Ab 1936 wurden sie auch nummernmässig wieder in ihre Serie integriert. 1969 erfolgte ihre Ausrangierung.

Z^3 612-617, 619, 620

Umbezeichnungen:

1930 Z^{3i} 431-438

1964 Z^{3i} 251-258

Der Z^{3i} 252 wurde 1965 zum DZ^{3i} der ST, wo er bis 1972 verkehrte und darauf abgebrochen wurde.

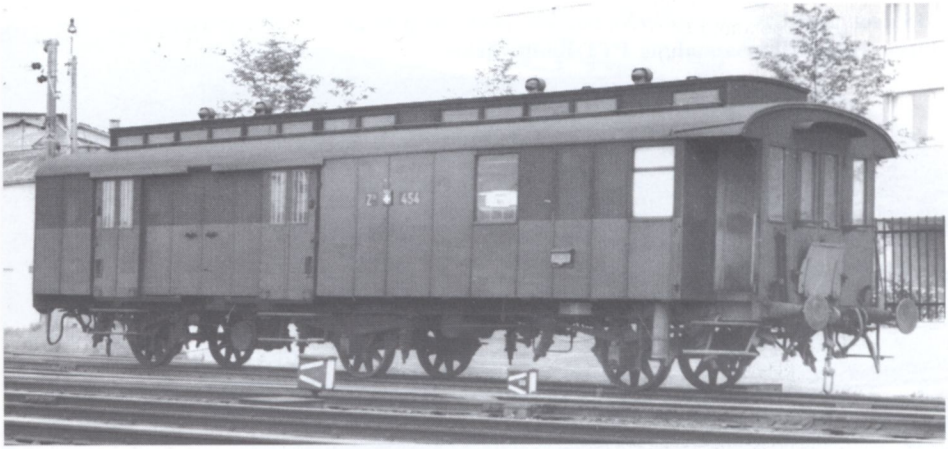
Technische Daten

Serie	Z^3 601-620
Umbezeichnungen	siehe oben
Baujahr(e)	1908
LüP (mm)	14500
Achsstand (mm)	9200
Tara (t)	22.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.0/5.0
vmax (km/h)	100

$Z^{3ü}$ 701-708

Diese Wagen waren die ersten Postwagen mit geschlossenem Übergang. Sie waren mit Oberlicht, Abort und innerem Seitengang ausgerüstet.

Im internationalen Verkehr waren sie nach Milano und Vallorbe-Frasne zugelassen. 1922 erfolgte ein Umbau, bei welchem die Übergangseinrichtung und die Plattformtüren entfernt wurden.



Im Jahre 1962 präsentiert sich der Z^{3i} 454 (ehemals $Z^{3ü}$ 704) noch fast im Originalzustand. Einzige äusserliche Änderungen sind die Beschriftung und die entfernten Übergänge. (Foto P.Willen)

Der erste Wagen (458) wurde 1954 ausrangiert, die restlichen folgten bis 1967.

Technische Daten

Serie	$Z^{3ü}$ 701-708
Umbezeichnungen	1922 Z^{30}
	1928 Z^{3i}
	1930 451-458
	1964 271-277
Baujahr(e)	1909
LüP (mm)	14500
Achsstand (mm)	9200
Tara (t)	25
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.5/3.0
vmax (km/h)	100

Z^{03} 543-551

Diese Wagen mit Oberlicht wurden 1945 in Vierachser (Z^{40} 844-852, siehe Seite 31) umgebaut.

Die Nr. 543 und 544 mussten bereits 1926 einen Umbau über sich ergehen lassen.

Technische Daten

Serie	Z^{03} 543-551
Umbezeichnungen	1918 Z^{30}
Baujahr(e)	1913
LüP (mm)	15000
Achsstand (mm)	9600
Tara (t)	23.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.5/10.0
vmax (km/h)	100

Z^{03} 451-457

Diese Serie besass Oberlicht und wurde 1929 umgebaut (nur noch eine Plattform, Abort, das Oberlicht wurde beibehalten). Ausrangiert wurden disee Wagen 1969.

Technische Daten

Serie	Z^{03} 451-457
Umbezeichnungen	1918 Z^{30}
	1930 651-657
Baujahr(e)	1915
LüP (mm)	15000
Achsstand (mm)	9600
Tara (t)	22.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	9.0/10.0
vmax (km/h)	100

Z^{03} 552-562

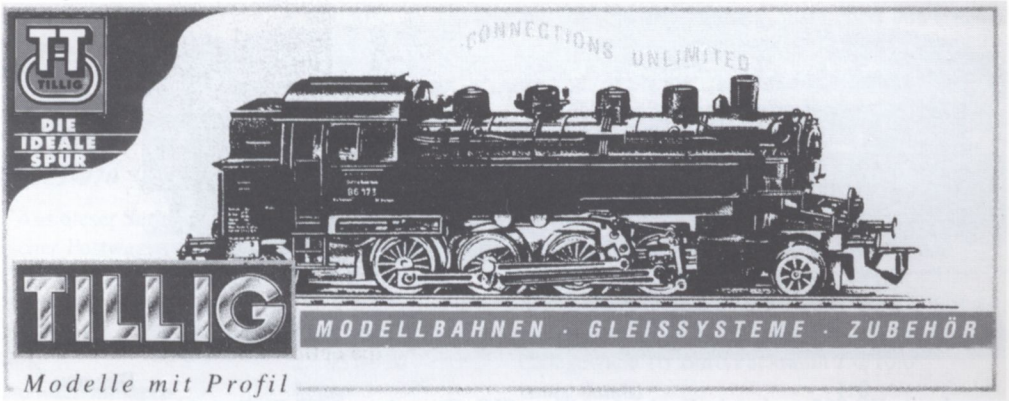
Diese Wagen ohne inneren Durchgang besassen französische Signalträger, 1948 wurden sie in Vierachser (siehe Seite 32) umgebaut.

Als einziger (bis 1948) wurde der Z^{30} 552 1946 ausrangiert.

Technische Daten

Serie	Z^{03} 552-562
Umbezeichnungen	1918 Z^{30}
Baujahr(e)	1915
LüP (mm)	15000
Achsstand (mm)	9600
Tara (t)	23.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.0/6.0
vmax (km/h)	100

Anzeige



Vierachsige Bahnpostwagen

Briefpostwagen

$Z^{4ü}$ 801-806

Diese sechs Wagen wurden 1913 als erste vierachsige Postwagen der Schweiz erbaut. Sie verfügten über einen Oberlichtaufbau und einen inneren Seitengang, der auch als Durchgang für Passagiere diente. Somit konnte der Wagen an jeder beliebigen Stelle des Zuges eingeordnet werden. Ein Wagen wurde an der Landesausstellung 1914 präsentiert.

Das Äussere des Wagens lehnte sich stark an entsprechende Wagen aus Deutschland (Preussen) an.

1931 wurde der $Z^{4ü}$ 801 im Inneren umgebaut, desgleichen 1959 die Nr. 803-806. Im gleichen Jahr wurden der $Z^{4ü}$ 802 in 803 und der $Z^{4ü}$ 803 in 802 umnumeriert.

Diese Serie wurde 1969 ausrangiert.

Technische Daten

Serie	$Z^{4ü}$ 801-806
Umbezeichnungen	1959 802 in 803 und 803 in 802
Baujahr(e)	1913
LüP (mm)	17300
Achsstand (mm)	13500
Tara (t)	33.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	2.0/8.0
vmax (km/h)	110

Z^{4i} 901-912

Diese Wagen verfügten neben einem Oberlichtaufbau über einen inneren Durchgang nur für Bahnpersonal und über ein besonders grosses Büro.

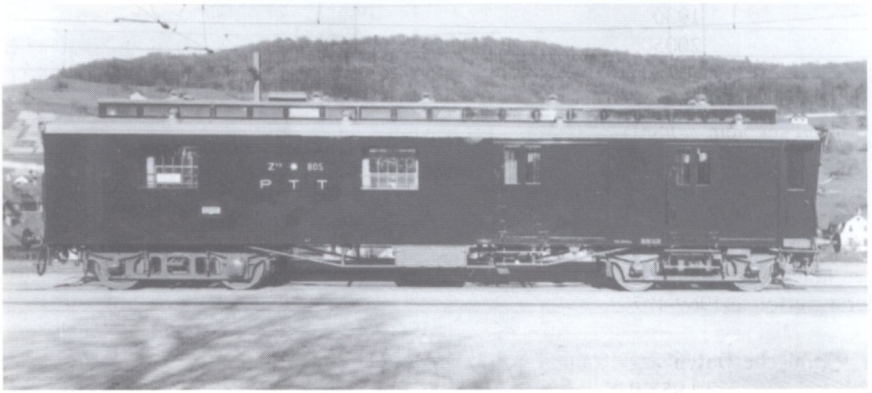
1942 wurde die Briefsortierungs-Einrichtung in den Z^{4i} 901 und 902 entfernt. Beim Umbau von 1943 wurde eine Warmluftheizung von BBC eingebaut. Die Ausrangierung erfolgte 1970.

Technische Daten

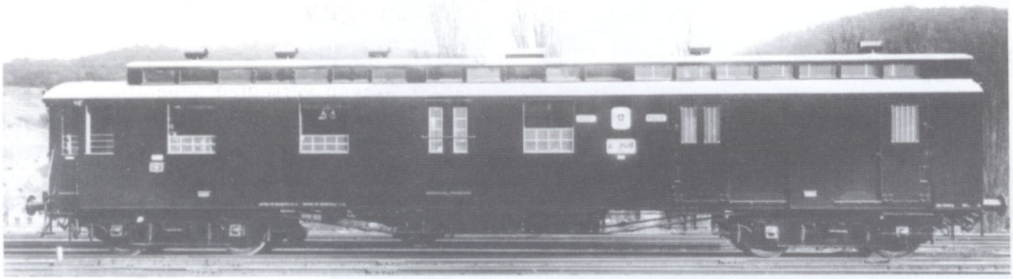
Serie	Z^{4i} 901-912
Umbezeichnungen	1943 971-982
Baujahr(e)	1926
LüP (mm)	19860
Achstand (mm)	13300
Tara (t)	901, 902: 40.5 903-906: 39.6 907-12: 40.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	2.0/8.0
vmax (km/h)	110

Z^{4i} 913-922

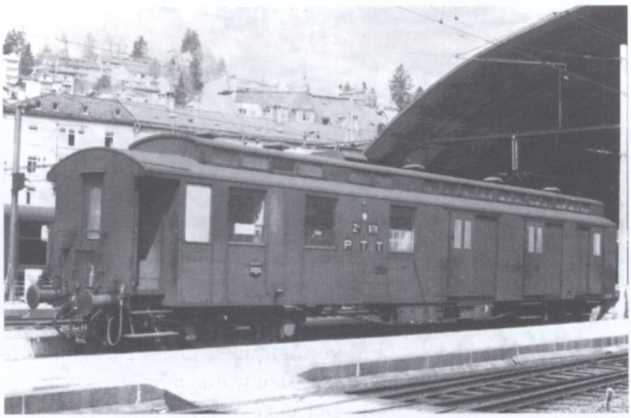
Diese Serie verfügte über Oberlicht und zwei Plattformen. Der Kasten wurde in genieteter Stahlbauart erstellt. Der erste Wagen wurde 1967 ausgemustert, die restlichen 1969.



Der neu umgebaute $Z^{4ü}$ 805 posiert in Neuhausen (Foto SIG, Sammlung PTT-Bibliothek)



Der Z^{4i} 906 (Serie 901-912) anlässlich seiner Ablieferung in Neuhausen. (Foto SIG, Sammlung PTT-Museum)



Nach dreissig Jahren noch (fast) unverändert im Betrieb: Der Z^{4i} 976 in den sechziger Jahren. (Foto P. Willen)

Technische Daten

Serie	Z^{4i} 913-922
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1930
LüP (mm)	20050
Achstand (mm)	13250
Tara (t)	45.1
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	2.0/8.0
vmax (km/h)	110

Z^{4i} 951-970

Aus dieser Serie ist ein Wagen, Z^{4i} 961 als historischer Postwagen erhalten geblieben.

Die Ausrangierung erfolgte 1969-1970.

Technische Daten

Serie	Z^{4i} 951-970
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1930-32
LüP (mm)	20050
Achstand (mm)	16000
Tara (t)	45.5
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	2.0/10.0
vmax (km/h)	110

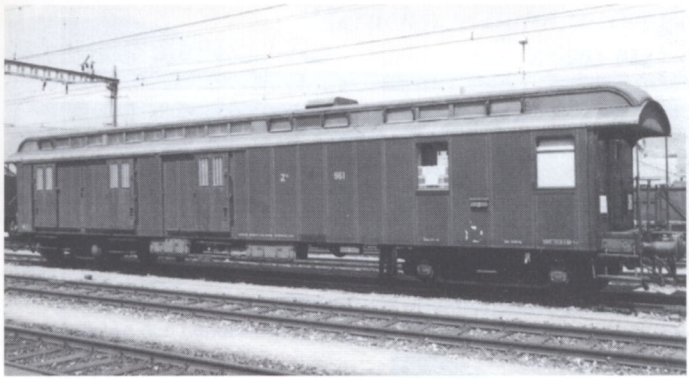
Z^{4i} 923

Dieser als "Landi-Postwagen" bezeichnete Einzelgänger erregte seinerzeit einiges Aufsehen. Einerseits war er der erste Postwagen in leichter geschweisster Bauart, andererseits war er auch der längste. Die Drehgestelle entsprechen denjenigen der schweren Stahlwagen für den internationalen Verkehr aus den dreissiger Jahren. Erstmals wurde auf ein Oberlicht verzichtet und die Fenster in das gewölbte Dach eingebaut. Da im Krieg überall gespart werden musste, erfolgte kein Nachbau.

1970 wurde der Wagen ausrangiert und danach in den Dienstwagenpark der SBB eingereiht. Er ist heute, wenn auch in relativ schlechtem Zustand und ohne seine Inneneinrichtung, noch vorhanden.

Technische Daten

Serie	Z^{4i} 923
Umbezeichnungen	1964 Z^{i}
Baujahr(e)	1939
LüP (mm)	22700
Achstand (mm)	19400
Tara (t)	36
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	2.0/10.0
vmax (km/h)	110

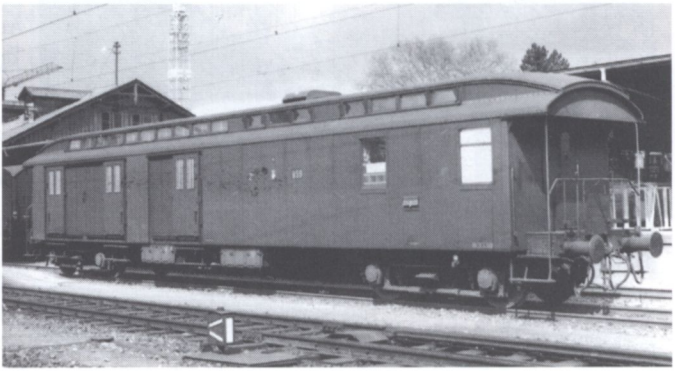


Die Z^{4i} 951-970 wiesen nach amerikanischem Vorbild mehr (links) oder weniger (unten) abfallende Oberlichter auf. (Foto links F. Roth, Foto unten P. Willen.)

Z^{40} 844-852

Diese Wagen entstanden 1945 durch einen Umbau aus den Dreiachsern Z^{30} 543-551 (siehe Seite 27). Durch diese Umbau konnten die unbefriedigenden Laufeigenschaften der Dreiachser etwas verbessert werden.

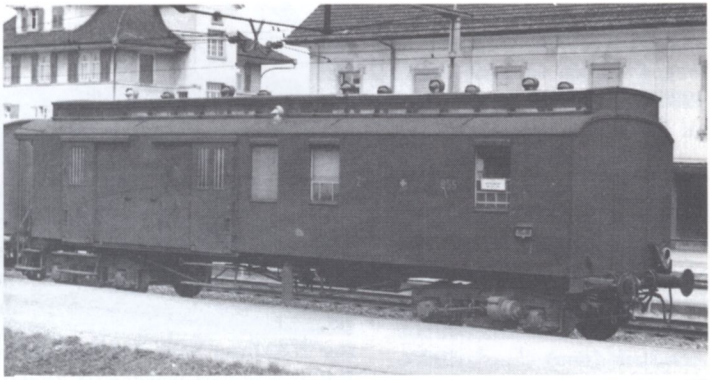
1954 erfolgte ein erneuter Umbau und 1969 wurden sie mit Computernummern versehen.



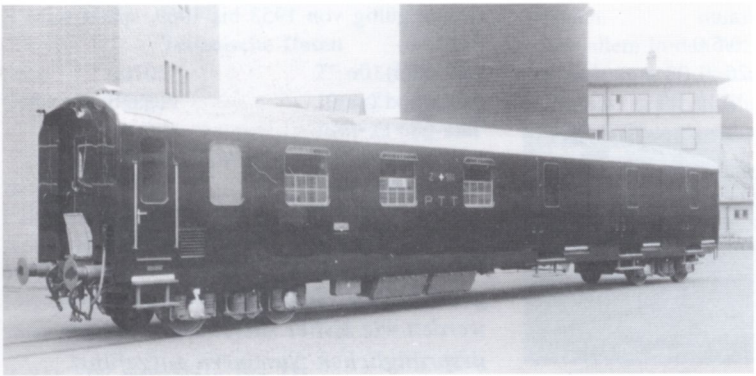
Technische Daten

Serie	Z^{40} 844-852	LüP (mm)	20700
Umbezeichnungen	1959 Z^{4i} 983-991	Achstand (mm)	16280
	1964 Z^{i}	Tara (t)	27
	1969 881-889	Ladegewicht (t)	27.0
	1971 880-888	vmax (km/h)	110 (ab 1954 140)
Baujahr(e)	1945		

Der Z^{i} 923 als Berner Bremsversuchswagen (15.10.75, Foto P. Willen)

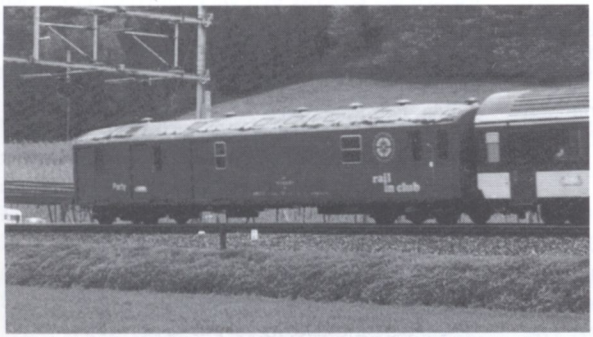


Beide Fotos auf dieser Seite zeigen ehemalige Dreiachser. Der Z^{40} 855 (rechts) entstand aus dem Dreiachser Z^{30} 555 (Foto P. Willen), der Z4i 984 von 1954 (unten) zeigt bereits das zweite (Umbau-) Stadium eines ehemaligen Dreiachsers (Foto Schlieren).



Z^{4i} 931-936

Zwischen 1979 und 1980 wurde diese Serie ausrangiert. Es wurde kein Wagen abgebrochen, es werden alle bei der BLS als Dienstwagen weiterverwendet.



Der ehemalige Z 805 verkehrt jetzt beim Rail In als Gesellschaftswagen. (Foto F. Roth)

Technische Daten

Serie	Z^{4i} 931-936
Umbezeichnungen	1964 Z^{i}
	1969 Z^{i} 801-806
Baujahr(e)	1946-47
LüP (mm)	20700
Achstand (mm)	17470
Tara (t)	26
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.5/9.0
vmax (km/h)	125

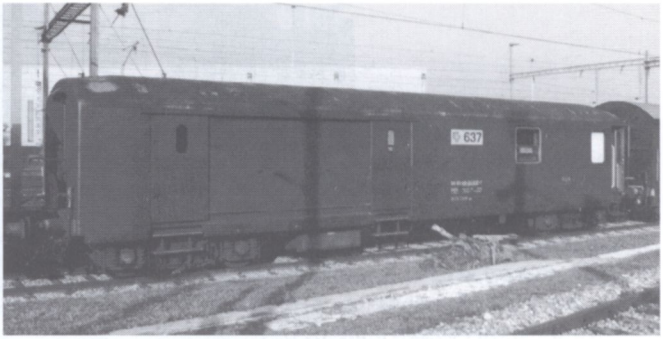
Z^{4i} 811-820

Als Besonderheit weisen diese Wagen Torsionsstab-Drehgestelle von SIG auf. Diese sehr kurzen Vierachser wurden vor allem auf Nebenlinien eingesetzt (z. B. Wil-Weinfelden). Ab 1969 erhielten sie Computernummern.

1985 gingen die Nr. 604 und 606 an die EBT, bzw. VHB. Als letzte Wagen wurden die Z 601 und 602 1996 ausrangiert.

Technische Daten

Serie	Z^{4i} 811-820
Umbezeichnungen	1969 Z^{4i} 601-610
Baujahr(e)	1947-48
LüP (mm)	13800
Achsstand (mm)	19800
Tara (t)	18.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.0/5.0
vmax (km/h)	125



Der Z 637 der Serie 611-660, die auch schon zu einem grossen Teil ausrangiert worden ist. (Foto M. Klauser)

Der Z 602 befindet sich jetzt zusammen mit dem baugleichen Z 601 beim Reisebüro Mittelthurgau. (Wil, 4.2.95, Foto F. Roth)

Z^{40} 853-862

Diese zehn Wagen entstanden 1948/49 aus den Z^{30} 552-562 (siehe Seite 27). In den fünfziger und achziger Jahren wurden sie erneut umgebaut, so dass sie nun den Z 811-890 (mittlerer Typ II) entsprechen. Ausser einem, welcher 1979 ausrangiert wurde und den Z 871 und 873 (Dienstwagen BLS), sind sie alle noch in Betrieb.

Technische Daten

Serie	Z^{40} 853-862
Umbezeichnungen	1950 Z^{4i} 992-1001
	1964 Z^{i}
	1969 871-880
Baujahr(e)	1948/49

(Daten gültig von 1953 bis 1969, später siehe Z 811-890)

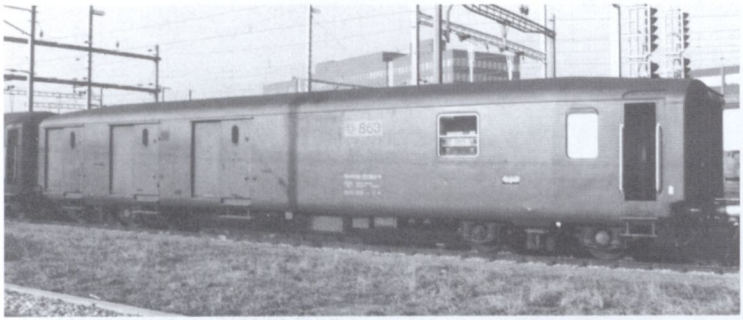
LüP (mm)	20700
Achsstand (mm)	16820
Tara (t)	26
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.5/10.0
vmax (km/h)	125

Ab hier sind die Wagen zur besseren Übersicht nach ihren heutigen Nummern geordnet. Bei den technischen Daten werden wie bisher zuerst die ursprünglichen Nummern aufgeführt.

Z 611-660 (kurzer Typ I)

Die kleinsten Briefbahnpostwagen sind mit einer Länge von 17.4 m die (heutigen) Z 611-660. Sie verfügen über je zwei Tore pro Seite. 1962 wurden die Z4i 401-405 als Prototypen in Betrieb genommen und 1965 folgte schliesslich eine Serie von 45 baugleichen Postwagen. Sie verfügen im Büroraum über 164 Briefsortierfächer und 33 Sackstellen. Der Paketraum hat eine Fläche von 21 m^2. Die UIC-Leitung ist nicht bei allen Fahrzeugen vorhanden.

Heute stehen von den Z 611-660 nur noch 15 Stück im Ursprungszustand im Einsatz. Ein Grossteil wurde in den letzten drei Jahren ausrangiert. Zudem wurden 1984 die Nummern 656-660 in Paketpostwagen Z 481-485 umgebaut. Ein analoger Umbau wurde 1992/93 den Z 631-635 unterzogen, die seither als Z 486-490 verkehren. (Siehe



Die Wagen 811-890 besitzen die VStL III. (Foto M. Klauser)

auch Paketpostwagen Z 481-490, Seite 36).

Technische Daten

Serie	Z^{4i} 401-450
Umbezeichnungen	1964 Z^{i}
	1969 Zi 681-730
	1973 Z 611-660
Baujahr(e)	1962-65
LüP (mm)	16900
Achstand (mm)	13900
Tara (t)	26
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.2/8.5
vmax (km/h)	140

Z 811-890 (mittlerer Typ II)

Die ersten vier Briefpostwagen des mittleren Typs wurden 1947-48 von der Wagon- und Aufzugfabrik Schlieren erbaut und verkehrten zuletzt unter den Nummern 887-890. 1954-55 folgten mit den Z 941-950 26 im wesentlichen baugleiche Wagen. Sie sind alle mit der Vielfachsteuerungsleitung ausgerüstet, wobei die Nummern 871-890 nur eine reduzierte VStL III besitzen.

Ab 1958 schliesslich wurde eine zweite Serie Briefpostwagen des mittleren Typs in Betrieb genommen. Diese Z 811-860 weisen im Vergleich zu den Z 861-890 mit 21.2 m einen um einen halben Meter grössere Gesamtlänge auf. Dementsprechend ist auch der Achstand mit 16.97 m um 17 cm grösser. Als Spezialität ist zu erwähnen, dass der Z 831 mit einer Klimaanlage geliefert wurde.

Der Büroraum ist bei allen Wagen gleich ausgestattet: 231 Sortierfächer und 42 Sackstellen. Auch der Paketraum ist mit 26 m^2 Bodenfläche grösser als bei den Z 611-660. Im weitern sind die Z 811-860 bereits mit Zugfunk ausgerüstet, während sich dieser bei den Z 862-870 im Einbau befindet.

Vor ein paar Jahren wurde der Z 838 einen Umbau unterzogen. Dabei wurden die Drehgestelle verstärkt und die Bremsausrüstung modifiziert. Durch diesen Umbau liess sich das Ladegewicht von 12, resp. 4 t (bei 140 km /h) auf 15 t erhöhen.

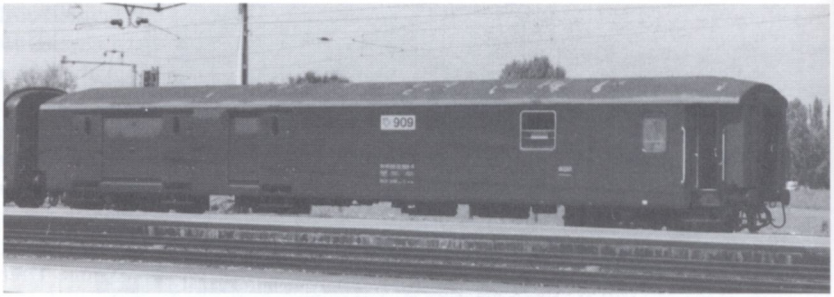
Vor allem in den letzten drei Jahren wurden 20 der insgesamt 80 Postwagen dieses Typs ausrangiert, bzw. an Privatbahnen verkauft. Bei der EBT- und BLS-Gruppe stehen heute einige ehemalige Postwagen z.B. als Werkzeugwagen im Einsatz.

Technische Daten

Serie	Z^{4i} 551-600,
	Z^{4i} 937-950
Umbezeichnungen	1964 Z^{i}
	551-600:
	1969 Z 811-860
	937-950:
	1969 Z 807-810,
	861-870
	1981 807-810 in
	887-890
Baujahr(e)	1948-65
LüP (mm)	20.7, 21.2
Achstand (mm)	16970
Tara (t)	31
Ladegew. (t) Büro/Packraum	4.0/12.0
vmax (km/h)	140

Z 901-960 (langer Typ IIa)

In den Jahren 1958-61 wurde mit den Nummern 1011-1030 eine erste Serie dieses längsten Bahnpostwagentyps gebaut. Es handelt sich dabei um eine konventionelle Leichtmetallkonstruktion der SIG, Neuhausen mit je drei Toren pro Seite. Im Büroraum stehen 54 Sackstellen und 316 Briefsortierfächer zur Verfügung, deutlich mehr als beim mitt-

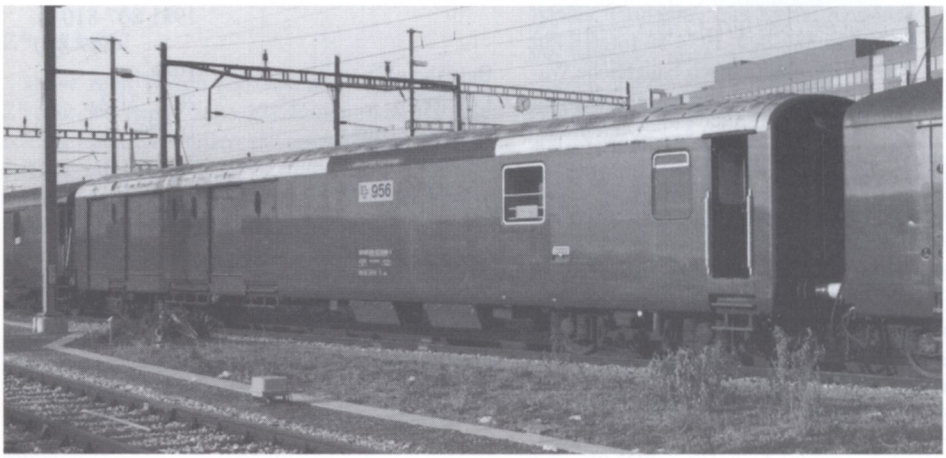


Der Z 909 von 1958. Ursprüngliche Serie Z^{4i} 1011-1030. (Foto M. Klauser)

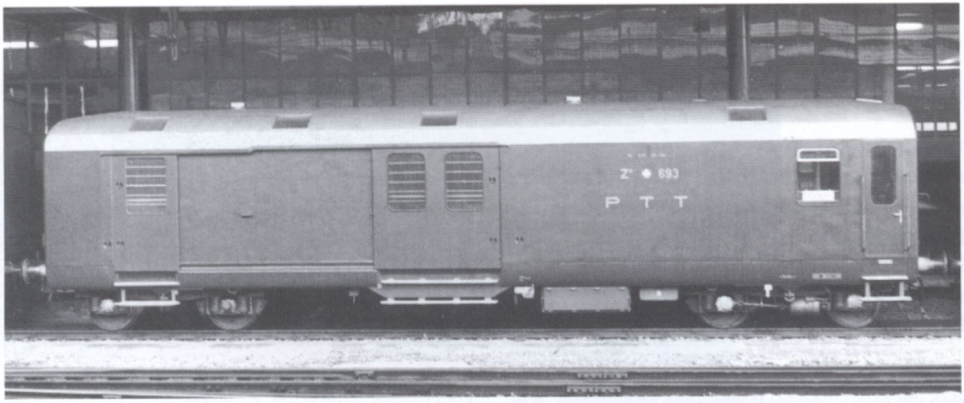
leren und beim kleinen Typ. Dagegen weist der Paketraum die selbe Grösse auf. Alle Wagen (ausser Nr. 903 und 915) weisen eine Vielfachsteuerungsleitung Typ III auf. Die Z 903 und 915 sind mit Zugfunk ausgerüstet. Als einziger Wagen dieser Serie schied 1992 der Z 918 nach einem Unfall in Brig aus.

1968-70 folgte eine zweite Serie mit den Nummern 921-960. Diese Postwagen sind grösstenteils einen Nachbau der ersten Serie, wurden jedoch analog dem EW II--Konzept aufgebaut. Der Grundriss der Wagen weist wie bei den Z 901-920 eine geschlossene Bremsplattform, einen Kleiderraum und Abort, Büroraum, Sackabteil und Paketraum auf. Letzterer ist 2 m^2 grösser als bei der ersten Serie und lässt auch den Transport von 9 Behältern zu. Am Boden sind zu diesem Zweck entsprechende Arretiervorrichtungen angebracht. Bei den Nummern 941-945 und 951-960 ist zudem im Paketraum eine Einrichtung für eine Abbindmaschine vorhanden. Alle Wagen sind übergangsfähig nach Deutschland, Italien und Österreich. Sie sind zu diesem Zweck auch mit der RIC-Heizung I (ohne Dampf) ausgerüstet.

Die Nummern 941-945 verfügen zusätzlich über eine Spannungswahl- und Sperreinrichtung für 1000 V 16 2/3 Hz und 3000 V =. Sämtliche Fahrzeuge verfügen über Zugfunkt und sind mit der Vielfachsteuerungsleitung (VStL) ausgerüstet, wobei die Nummern 926-960 nur eine reduzierte VStL haben. Als einzige Bahnpostwagen (neben dem Z 831) sind die Nummern 941-945 mit einer Klimaanlage ausgerüstet.



Der Z 956 wartet in Basel auf neue Aufgaben. (Foto F. Roth)



Der Z^p 693 (heute Z^p 401-409) noch mit normalen Seitenfenstern und Oberlichtern. (3.2.68, Foto P. Willen)

Technische Daten

Serie	Z^{4i} 1011-1030, Z 921-960
Umbezeichnungen	1011-1030: 1964 Zi 1969 Z 901-920 921-960: keine
Baujahr(e)	1958-61/1968-70
LüP (mm)	22700
Achstand (mm)	19300
Tara (t)	32
Ladegewicht(t)Büro/Packraum	1.8/10.0
vmax (km/h)	140

Paketpostwagen

Z 401-409

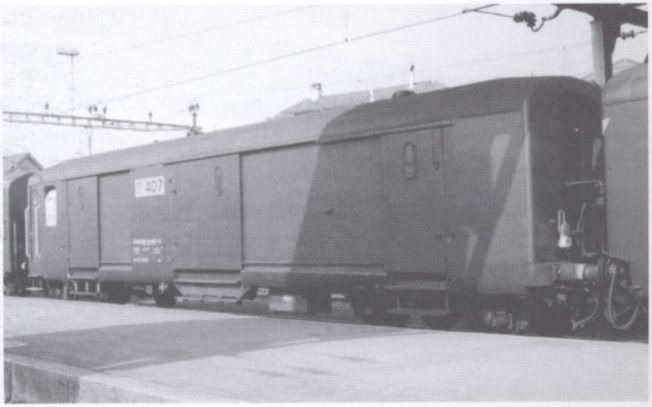
Diese Serie wurde 1972 zu reinen Paketpostwagen umgebaut.
Die Z^p 406-409 sind im Grenzverkehr mit Italien zugelassen.
Der Z4i 830 wurde 1958 nach einem Unfall in Lalden abgebrochen, sonst sind noch alle Wagen in Betrieb.

Technische Daten

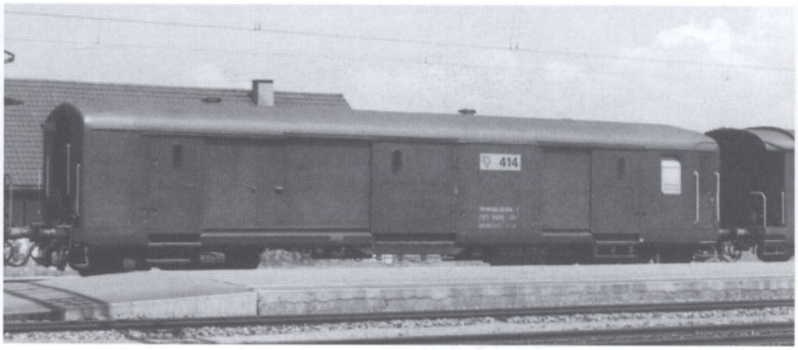
Serie	Z^{4i} 821-830
Umbezeichnungen	1964 Z^i 1967 Z^p 692-700 1969 Z 401-409
Baujahr(e)	1950-51
LüP (mm)	15500
Achsstand (mm)	12500
Tara (t)	19.0
Ladegewicht (t) Büro/Packraum	1.1/8.5
vmax (km/h)	125

Z 411-480

1952-61 wurden diese 70 Paketpostwagen in zwei verschiedenen Serien abgeliefert. Die erste umfasste die Wagen Z 411-420 und wurde in den



Z 407 modernisiert, ohne Oberlichter und mit kleinen Fensteröffnungen. (Foto F. Roth)



Die Wagen der Serie 411-480 können dank der Vielfachsteuerleitung auch in Pendelzügen eingereiht werden. (Foto M. Klauser)

Jahren 1952/53 in Betrieb genommen. 1955-61 wurden die restlichen 60 Postwagen abgeliefert. Als wesentliche Änderung wurde auf den Einbau eines Abortes verzichtet, wodurch der Paketraum um 2 m² auf 39 m² vergrössert werden konnte. Beide Serien weisen je Seite zwei kleinere und ein grösseres Tor auf. Alle Wagen sind zudem mit der Vielfachsteuerungsleitung III ausgerüstet.

Als einziger Wagen dieser Serie wurde bisher der Z 420 ausser Betrieb gesetzt.

Technische Daten

Serie	Z^{4i} 831-900
Umbezeichnungen	1964 Z^{i}
	1969 611-680
	1972 411-480
Baujahr(e)	1952-61
LüP (mm)	17400
Achstand (mm)	13900
Tara (t)	23
Ladegewicht (t)	10
vmax (km/h)	140

Z 481-490

Diese 10 Paketpostwagen entstanden durch Umbauten aus Briefpostwagen des kurzen Typs I. Die Z 481-485 wurden 1984 aus den Z 656-660 (siehe Seite 32) umgebaut, die Nummern 486-490 gingen 1992/93 aus den Z 631-635 (siehe Seite 32) hervor. Der Büroraum mit den Sortierfächern, sowie der Abort wurden aufgehoben. Damit konnte die Bodenfläche von 21 m² auf 39 m² erhöht werden. Um diese Fläche effizient beladen zu können, wurde pro Seite je ein weiteres Tor eingebaut, so dass die Wagen neu über insgesamt 6 Tore verfügen. Da mit der grösseren Fläche auch grössere Lasten (bis 17 t) verbunden sind, musste zudem auch die Bremsausrüstung erneuert werden.

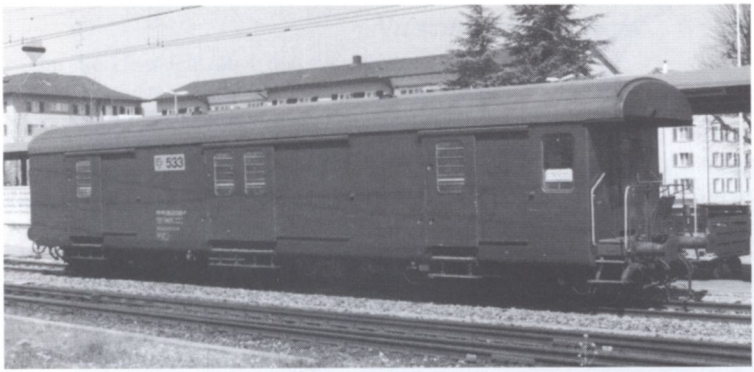
Technische Daten

Serie	Z 481-490
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1962-65 (1984, 1992/93)
LüP (mm)	17400
Achstand (mm)	13900
Tara (t)	26
Ladegewicht (t)	10
vmax (km/h)	140

Z 501-540

1960-64 wurde eine 40 Wagen umfassende Serie Leichtstahl-Paketpostwagen in Betrieb genommen. Die Z 501-540 besitzen drei Tore pro Seite und sind mit einer Toilette ausgerüstet. Der 42 m² grosse Paketraum kann Lasten bis zu 17 Tonnen aufnehmen. Da die Drehgestelle mit Monobloc-Radsätzen ausgerüstet sind, könnten die Z 501-540 mit Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h verkehren. Im regulären Betrieb verkehren sie allerdings "nur" mit 140 km/h. Die Z 501-540 lassen sich auch für Transport von Behältern verwenden..

Fünf Wagen dieser Serie verkehren mit einem auffälligen Spezialanstrich: Als erster wurde 1993 der Z 539 mit einem gelb-weissen Anstrich mit der Aufschrift "Die Post, La Poste" versehen. Im Zuge laufender Revisionen erhielten die Z 513, 525, 526 und 531 ein gleiches Farbkleid, wobei auch die Italienische Schweiz mit dem Schriftzug "La Posta" berücksichtigt wurde.



Die Z 501-540 gehören zu den formschönsten Postwagen. Oben mit konventionellem Anstrich, rechts unten mit weissem Versuchsanstrich. (Fotos F. Roth)

Technische Daten

Serie	Z^{4P} 601-640
Umbezeichnungen	1964 Z^{P}
	1969 501-540
Baujahr(e)	1960-64
LüP (mm)	18400
Achstand (mm)	14500
Tara (t)	24
Ladegewicht (t)	15
vmax (km/h)	140

Z 541-570

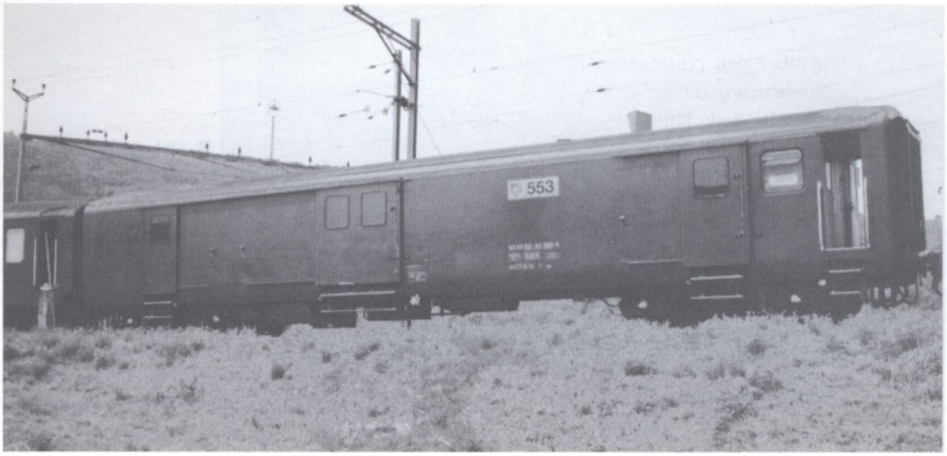
Die Firma Schindler lieferte 1968-70 30 Paketpostwagen, wobei bei der Konstruktion auf bewährte Elemente der EW II zurückgegriffen werden konnte. Der Grundriss weist folgende Abteile auf: Geschlossene Bremsplattform, Aufenthaltsraum, Abort und den Paketraum. Letzterer weist eine Fläche von 44 m^2 auf und kann mit bis zu 17 Tonnen beladen werden. Da die Z 541-570 mit Fixiervorrichtungen ausgerüstet sind, eignen sie sich auch bestens für den Transport von Behältern. Dank der Neonröhrenbeleuchtung konnte auf den Einbau von Dachfenstern verzichtet werden.

Alle Wagen sind übergangsfähig nach Deutschland, Italien und Österreich. Sie verfügen daher auch über RIC-Heizung I (ohne Dampf) für Kurse Basel-Milano. Die Nummern 562, 563, 565, 566 und 568 sind im weitern mit einer Spannungswahl- und Sperreinrichtung für 1000 V $16^2/_3$ Hz und 3000 V = ausgerüstet.

Die Z 541-570 kommen als Behälterfahrzeuge zum Einsatz, wobei bis zu 24 Behälter transportiert werden können. Früher wurden sie zudem auch oft als Sammelwagen eingesetzt, in denen die Post unterwegs sortiert wurde.

Technische Daten

Serie	Z 541-570
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1968-70
LüP (mm)	19300
Achstand (mm)	15800
Tara (t)	26
Ladegewicht (t)	15
vmax (km/h)	140



Der Z 553, bei dem viele Elemente der EW II verwendet wurden. (Foto F. Roth)

Z 571-580

Die Z 571-580 sind die modernsten Postwagen im PTT-Bestand. Mit ihrer Anschaffung konnten die Bedürfnisse für die nächsten paar Jahre gedeckt werden. Sie wurden in zwei Serien von Josef Meyer Waggon AG, Rheinfelden erbaut. Mit einer Bodenfläche von 48 m^2 sind sie die grössten Paketpostwagen. Die Z 571-590 sind mit Drehgestellen des Typs EW IV ausgerüstet und verfügen somit über Scheiben- und Magnetschienenbremsen. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h.

Die Wagen der ersten Serie (571-580) wurden 1988 geliefert und weisen drei Schiebetorpaare auf. Die 1991 erbauten Z 581-590 weisen dagegen Schwenkschiebetore auf.

Die Wagen beider Serien können auch im Verkehr nach Italien eingesetzt werden. Sie eignen sich nicht nur für den Transport handverladener Pakete sondern auch für die Beförderung von Behältern.

Die beiden Serien unterscheiden sich äusserlich klar, da die Z 571-580 einen gelben Zierstreifen haben.

Technische Daten

Serie	Z 571-590
Umbezeichnungen	keine
Baujahr(e)	1988/91
LüP (mm)	20240
Achstand (mm)	13900
Tara (t)	34; 36
Ladegewicht (t)	30.0; 28.0
vmax (km/h)	160

Der Z 578 aus der ersten Serie mit Zierstreifen. (Foto F. Roth)

Nummernübersicht

Um die Übersicht über den Nummernsalat etwas zu erleichtern, haben wir die folgende Liste zusammengestellt. Es sollte jede Nummer, mit der jemals ein Postwagen verkehrte, vorhanden sein.

Serie	urspr. Serie	Seite
Z^3 1		21
Z^0 1	Z^3 1	21
Z^{03} 1	Z^3 1	21
Z 1-24		7
Z^3 2, 6, 7		23
Z^0 2, 6, 7	Z^3 2, 6, 7	23
Z^{03} 2, 6, 7	Z^3 2, 6, 7	23
Z^{30} 2, 6, 7	Z^3 2, 6, 7	23
Z^3 4		22
Z^0 4	Z^3 4	12
Z^{03} 4	Z^3 4	22
Z^{30} 4	Z^3 4	22
Z 11-17		12
Z^0 11-17	Z 11-17	12
Z 25-46		7
Z^3 31-55		24
Z^{30} 32-55	Z^3 31-55	24
Z 47-54		7
Z^3 55-82		7, 8
Z^3 57, 58		20
Z^3 81-89	Z^3 116-124	21
Z^3 83		20
Z^3 84-103		20, 21
Z^3 91	Z^3 131-140	22
Z^3 92, 93	Z^3 601-620	26
Z 101-115	Z 201-215	9, 10
Z^k 101-140		16, 17
Z^{2k} 101-140	Z^k 101-140	16, 17
Z^3 104-115		21
Z^{30} 105-115	Z^3 104-115	21
Z^3 116-124		21
Z 116-140	Z 216-240	11
Z^3 125-130		21
Z^3 131-140		21
Z^{3P} 135-138	Z^3 131-140	21
Z^3 141-149		22
Z 141-155	Z 241-255	12
Z 141-250		19
Z^3 150		22
Z^k 151-155		16
Z^{2k} 151-155	Z^k 151-155	16
Z 151-170		8
Z^k 156	Z 171-180	8, 9
Z 161	Z^3 31-55	12, 13
Z 162	Z^3 150	12, 13
Z^{3k} 171, 172	Z^3 401-412	22, 23
Z 171-180		8, 9
Z^0 171-179	Z 171-180	8, 9
Z 181-200		9
Z^0 181-200	Z 181-200	9
ZS^2 201		18
Z^i 201, 202	Z 281-283	10, 11
Z 201-215		9, 10
Z^i 211-217	Z 11-17	12
Z 216-240		11
Z^0 221, 223, 224	Z^3 2, 6, 7	12
Z^i 221, 223, 224	Z^3 2, 6, 7	12
Z^i 222	Z^{30} 4	12
Z^i 225-227		14
Z^{2i} 225-227	Z^i 225-227	14
Z^i 228-240		14
Z^{2i} 228-240	Z^i 228-240	14
Z^k 241-245	Z^k 151-155	16
Z 241-255		12
Z 250-290		18
Z 251-271		10
Z^{3i} 251-260	Z^3 601-620	26
ZS^2 251-290		18
Z^{30} 261-270	Z^3 501-542	24
Z^{3i} 271-277	$Z^{3ü}$ 701-708	26, 27
Z 281-283		10, 11
Z^i 291-299	Z^3 141-149	15
Z 295-299	Z^k 151-155	16
Z^P 301-311	Z^3 104-115	16
Z^0 301-309	Z 171-179	8, 9
Z^0 311-329	Z 181-200	9
Z^{2P} 321-331	Z^P 729-740	16
Z^0 330-350	Z 251-271	10
Z 341-350		19
Z 351-371	Z 251-271	10
Z^0 351-374	Z^3 31-55	15
Z 351-395		19
Z^0 381-391	Z^3 104-115	16
Z^0 397-399	Z^3 84-103	15

Serie	urspr. Serie	Seite
Z³ 401-412		22, 23
Z³ⁱ 401-412	Z³ 401-412	22, 23
Zᴾ 401-409	Z⁴ⁱ 821-830	35
Z⁴ⁱ 401-450		32
Zⁱ 411-480	Z⁴ⁱ 831-900	36
Z³ⁱ 421-440	Z³ 601-620	26
Z³ⁱ 441-449	Z³ 141-149	22
Z³ⁱ 441-450	Z³ 501-542	24
Z⁰³ 451-457		27
Z³⁰ 451-457	Z⁰³ 451-457	26, 27
Z³ⁱ 451-458	Z³ᵘ 701-708	26, 27
Z 481-490		36
Zᴾ 501-540	Z⁴ᴾ 601-640	36
Z³ 501-542		24
Z⁰ 501-542	Z³ 501-542	24
Z⁰³ 501-542	Z³ 501-542	24
Z³⁰ 501-542	Z³ 501-542	24
Z 541-570		37
Z⁰³ 543-551		27
Z³⁰ 543-551	Z⁰³ 543-551	27
Z⁴ⁱ 551-600		33
Z⁰³ 552-562		27
Z³⁰ 552-562	Z⁰³ 552-562	27
Z 571-590		37
Z³⁰ 581-591	Z³ 104-115	21
Z³ⁱ 601-607, 609-611	Z³ 601-620	26
Z⁴ⁱ 601-610	Z⁴ⁱ 811-820	31
Z³ 601-620		26
Z³⁰ 601-624	Z³ 31-55	24
Z⁴ᴾ 601-640		36
Zᴾ 601-640	Z⁴ᴾ 601-640	36
Z 611-660	Z⁴ⁱ 401-450	32
Zⁱ 611-680	Z⁴ⁱ 831-900	36
Z³⁰ 651-657	Z⁰³ 451-457	27
Z³⁰ 658-660	Z³ 84-103	20
Zᴾ 681-691	Z³ 104-115	16
Zⁱ 681-730	Z⁴ⁱ 401-450	32
Zᴾ 692-700	Z⁴ⁱ 821-830	35
Z³ᴾ 701-704	Z³ 131-140	21
Z³ᵘ 701-708		26, 27
Z³⁰ 701-708	Z³ᵘ 701-708	26, 27
Z³ⁱ 701-708	Z³ᵘ 701-708	26, 27
Zᴾ 705-708	Z³ 131-140	13
Zᴾ 709-714		14, 15
Z²ᴾ 709-714	Zᴾ 709-714	14, 15
Zᴾ 715	Z³ 31-55	12, 13
Zᴾ 716	Z³ 150	12, 13
Zᴾ 717-719	Z³ 84-103	15
Z²ᴾ 717-719	Z³ 84-103	15
Zᴾ 720-728	Z³ 141-149	15
Zᴾ 729-740		16
Z²ᴾ 729-740	Zᴾ 729-740	16
Zᴾ 751-765	Z 241-255	12
Zᴾ 766-780	Z 201-215	9, 10
Zᴾ 781-790	Z 251-271	10
Z⁴ᵘ 801-806		28
Zⁱ 801-806	Z⁴ⁱ 931-936	31
Z 807-810	Z⁴ⁱ 937-950	33
Z⁴ⁱ 811-820		31
Z 811-860	Z⁴ⁱ 551-600	33
Z⁴ⁱ 821-830		35
Zⁱ 821-830	Z⁴ⁱ 821-830	35
Z⁴ⁱ 831-900		36
Zⁱ 831-900	Z⁴ⁱ 831-900	36
Z⁴⁰ 844-852	Z⁰³ 543-551	30
Z⁴⁰ 853-862	Z⁰³ 552-562	32
Z 861-870	Z⁴ⁱ 937-950	33
Zⁱ 871-880	Z⁰³ 552-562	32
Zⁱ 880-888	Z⁰³ 543-551	30
Zⁱ 881-889	Z⁰³ 543-551	30
Z 887-890	Z⁴ⁱ 937-950	33
Z⁴ⁱ 901-912		28
Z 901-920	Z⁴ⁱ 1011-1030	33-35
Z⁴ⁱ 913-922		28
Z 921-960		33-35
Z⁴ⁱ 923		29
Zⁱ 923	Z⁴ⁱ 923	29
Z⁴ⁱ 931-936		31
Zⁱ 931-936	Z⁴ⁱ 931-936	31
Z⁴ⁱ 937-950		33
Z⁴ⁱ 951-970		29
Z⁴ⁱ 971-982	Z⁴ⁱ 901-912	28
Z⁴ⁱ 983-991	Z⁰³ 543-551	30
Zⁱ 983-991	Z⁰³ 543-551	30
Z⁴ⁱ 992-1001	Z⁰³ 552-562	32
Zⁱ 992-1001	Z⁰³ 552-562	32
Z⁴ⁱ 992-1001	Z⁰³ 552-562	32
Z⁴ⁱ 1011-1030		33-35
Zⁱ 1011-1030	Z⁴ⁱ 1011-1030	33-35

Gesamtverzeichnis aller im Lökeli-Journal erschienen Berichte

Titel	Ausgabe	Seite
Anlagenberichte		
TTB, die private Privatbahn	1/93	6
Voralpenbahn	2/93	6
Gebirgsbahn	3/93	6
Modellbahnclub Hindelbank	4/93	14
Anlagenvorschläge		
Spitzkehre im Jura	2/93	16
Grossanlage für Bastler	4/93	10
Beninabahn in Nm	2/94	20
Hauptstrecke mit Nebenbahn	3/94	16
Alpenbähnli	3/95	12
Aarberg	4/95	9
Bern-Löchligut in N	2/96	6
Zürcher-Oberländer Nebenbahnidylle	3/96	8
Arbeitstechniken		
Spritzen und Altern von Modellen	3/96	4
Bauanleitungen		
Bahnhof einer Nebenlinie	1/95	5
Leichtstahl-Buffetwagen für HO	1/95	12
Rungenwagen für HOm	3/95	14
Bahnhofkran	4/95	6
Lokremise Sihlwald für HO	1/96	4
Wie aus einem DZ ein D wird	1/96	13
FO-B 4224 für LGB	3/96	22
Bautips		
Baustelle mit Warnblinklicht	1/93	28
Trennstellenüberbrückung	1/93	38
Holzkran einfachster Bauart	2/93	12
Eine kleine Maschinenfabrik	3/93	12
RhB-Bahnhof im Bau	3/93	22
Gestaltung eines Bahnübergangs	4/93	6
Anlagenbau Teil I	1/94	6
Modellbausätze von Born	1/94	20
Schilder und Tafeln	1/94	23
Anlagenbau Teil II	2/94	6
Bahnhofgebäude	2/94	11
Anlagenbau Teil III	3/94	6
R-Fahrleitung	3/94	30
SBB-Güterwagen in Epoche II	3/94	34
Kleine Vitrine selbstgebaut	1/95	10
Lichtsignale	3/95	6
Teich mit Schilf	2/96	9
Prellböcke in Spur O	2/96	37
Bildgalerien		
ASD	1/93	23
WSB	1/93	41
RBS/WSB	3/93	32
Tempi passati	3/94	15
Dioramenberichte		
Triengen-Winikon in HO	1/95	16
Trix-Diorama	3/96	19
Firmenportraits		
Güterwagenbauteam STUMO	4/93	26
Spahr-Modelle	3/96	16
Lokportraits		
SMB Ec 4/5 11 wieder in Fahrt	2/93	36
SCB Ed 2x2/2 196	3/93	26
Dampflok E 206 auf der CJ	4/93	24
MThB Ec 3/5 3 wieder auf Achse	4/93	38
DVZO Ed 3/4 2	1/94	38
SBB-Traktoren	4/94	
G 4/5 101-129 der RhB	1/95	34
G 3/3 8 der LEB	3/95	30
Be 4/4 1 des RVT	3/95	35
HG 3/4 der FO/DFB	4/95	33
Ce 4/6 und Ce 4/4 der BLS-Gruppe	2/96	25
Triebwagenportraits		
BTI, SNB, RVO Be 4/4 Teil I	1/94	32
BTI, SNB, RVO Be 4/4 Teil II	2/94	15
BTI, SNB, RVO Be 4/4 Teil III	3/94	12
SBB-RFe 4/4	3/94	26
Modellbahnbetrieb		
Fahrplan im Modell	3/96	12
Modelltests		
Die 460er von Roco im Härtetest	1/93	14
FO-HGe 4/4 II von Bemo	1/93	24
BLS-Re 4/4 von Lima	2/93	26

Titel	Ausgabe	Seite
EBT-BD als Kleinserienmodell	3/93	18
FO-HGe 4/4 II von Bemo	1/94	16
SBB-Traktoren	4/94	44
Re 4/4 II von HAG und Märklin	4/95	16
Modell-Übersicht		
Schweizer-Modelle von Liliput Teil I	1/96	9
Schweizer-Modelle von Liliput Teil II	2/96	12
Modell & Original		
Der K^3 der SBB		
·Das Vorbild	1/93	32
·Die Modelle	2/93	22
Schlieren RIC		
·Das Vorbild	4/93	16
·Die Modelle	1/94	12
BT, SMB, EBT Be 4/4		
·Die Vorbilder	2/94	26
·Die Modelle	3/94	37
De 4/4 1661-1685 der SBB		
·Die Vorbilder	1/95	28
·Die Modelle	3/95	18
Snps und Sps der SBB		
·Die Modelle	3/95	9
·Die Vorbilder	4/95	36
Panoramawagen BVZ/FO/MOB		
·Die Vorbilder	4/95	28
·Die Modelle	1/96	18
Berninatriebwagen ABe 4/4 41-46	1/96	24
Die KTU Re 456		
·Die Vorbilder	2/96	32
·Die Modelle	3/96	17
Privatbahnportraits		
ASD, die Bahn durchs Ormonttal	1/93	18
WB, Bahn durchs vordere Frenktal	2/93	30
Wohlen-Meisterschwanden Bahn	3/93	34
Les chemins de fer du Jura	1/94	24
Sursee-Triengen	2/94	22
Martigny-Châtelard	2/94	32
Bex-Villars-Bretaye	3/94	18
Les CEV	1/95	18
100 Jahre Bière-Apples-Morges	2/95	
Die Rorschach-Heiden-Bergbahn	3/95	22
Ferrovia Monte Generoso	4/95	20
Dampfbahn Furka-Bergstrecke	1/96	28

Titel	Ausgabe	Seite
Neues von der BVZ	2/96	10
Luzern-Stans-Engelberg	2/96	16
Les chemins de fer régional du Val-de-Travers	3/96	27
Spur-O-Fenster		
Abfederung für 2-achsige Wagen	1/96	22
Prellböcke - Eine Bauanleitung	2/96	37
Vorschau Wagenbau Kps	3/96	39
STS-News		
Vom Sputnik zum Zarenwagen	3/95	32
Vom STS zum ZMB	1/96	38
Vereinsportait		
Der Salon-Train-Special (STS)	1/95	38

Anzeige

SOPA
für originalgetreue Bauten
1:87 und 1:160, speziell RhB
Alles für den Stellpultbau
Katalog Fr. 8.--

Wir liefern auf Bestellung
sämtliche BEMO-Artikel
zu günstigen Preisen!

SOPA-MODELLBAU
Lochertstr. 7, 7000 Chur
Fax 081 353 40 84
Tel. 081 252 52 54
E-mail: wmani@spin.ch

Vorschau auf Lökeli-Journal 1/97

Es erwarten Sie u.a. folgende Berichte: Gartenbahn in Spur IIm; Die Wynental- und Suhrentalbahn

Die nächste Ausgabe erscheint in der ersten Märzwoche 1997 am Kiosk oder bequem in Ihrem Abonnement.

Quellen: (in alphabetischer Reihenfolge)

- Büttiker P.: Bau und Unterhalt der Bahnpostwagen; in: PTT-Revue Nr. 7/85
- Büttiker P.: Die neuen Bahnpostwagen der Schweizerischen PTT-Betriebe; in: Schweizer Journal Nr. 19/68
- BLS, Abteilung Zugförderung und Werkstätten, Bern
- EA, verschiedene Ausgaben
- EBT, Burgdorf
- Hofstetter J.: Der schweizerische Bahnpostdienst; Schriftenreihe VSPB N° 2, 1943
- Meister E.: Heutiger Stand und Entwicklungstendenzen der Bahnpostwagen; in: Schweizer Journal Nr. 2/63
- Neuhaus W.: Rollmaterialverzeichnis Bahnpostwagen 1860-1988; VRS, Winterthur
- Neuhaus W.: Manuskripte
- Herr Werner Neuhaus, Belp
- PTT-Bibliothek, Herr Imobersteg, Bern
- PTT-Generaldirektion, Monsieur H. Herrmann, Bern
- PTT-Museum, Herr K. Kronig, Bern
- Rollmaterialverzeichnisse 1873-1993
- SER, verschiedene Ausgaben
- Stolz T.: Die Bahnen der BLS-Gruppe, Das Rollmaterial 1872-1943; Verlag Stolz & Co, 1989
- Zumbühl D.: 75 Jahre Sursee-Triengen-Bahn; E. B. Leutwiler Verlag, 1987

Börse

Verkaufe:

HO:	ADE:	verschiedene Wagen
	Fleischmann:	Ae 6/6, Dreileiter-Gleichstrom, Fr. 150.--; Re 4/4 II Swiss-Express, Fr. 125.--
	Jouef:	Re 4/4 II TEE, Fr. 60.--
	Kleinbahn:	Re 4/4 I, Fr. 40.--
	Liliput:	diverse Leichtstahlwagen à Fr. 30.--; diverse RIC à Fr. 30.--
	Metrop:	diverse RIC à Fr. 100.--; Set RIC, Fr. 550.--; diverse UIC à Fr. 95.--; Set Wagen der Spanisch-Brötli-Bahn, Fr. 550.--; diverse BLS-RIC à Fr. 110.--; Set BLS-RIC, Fr. 550.--; BLS ABi und Bi à Fr. 110.--
	Roco:	SBB: EW II à Fr. 22.--; EW IV à Fr. 22.--
		BLS: EW II grün à Fr. 22.--; EW II blau-crème à Fr. 25.--

Güterwagen von diversen Firmen und Bahnen nach separaten Listen.

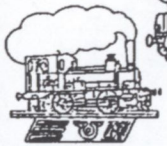
HOm:	Bemo:	RhB Ge 4/4 I mit 7 roten Wagen Fr. 375.--; Set Salonwagen rot-beige + D2 Fr. 275.--; FO 3 Gbv à Fr. 22.--

Listen erhalten Sie gegen schriftliche Anfrage mit frankiertem und adressierten Umschlag C5 und internationalem Antwortschein bei
H. Stahel, Berglistr. 91, CH-9320 Arbon

EBT Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn
SMB Solothurn-Münster-Bahn
VHB Vereinigte Huttwil-Bahnen

Schöne Eisenbahnpins (Auflagen limitiert!

Einzeln:
Drehstrom BTB Nr. 2
Fr. 7.–



Dampflok Ilfis Nr. 12
Fr. 6.–

Be 4/4 Nr. 107
Fr. 6.–

Be 4/4 Nr. 10
Fr. 6.–
(Fehldruck)

oder im 3er-Set Fr. 20.-- (ohne Fehldruck)

100 Jahre HWB

Jubiläumspin
Fr. 5.–

Colani-Maskottchen
Fr. 6.–

HWB-Dampflok Nr. 5
Fr. 6.–

oder im Plastiksäckli alle 3 zusammen Fr. 15.--

Bestellungen schriftlich oder telefonisch bei:
EBT, Drucksachenverwaltung, Postfach, 3401 Burgdorf
Telefon 034 22 31 51, Fax 034 23 22 48
(Versand erfolgt mit Rechnung)

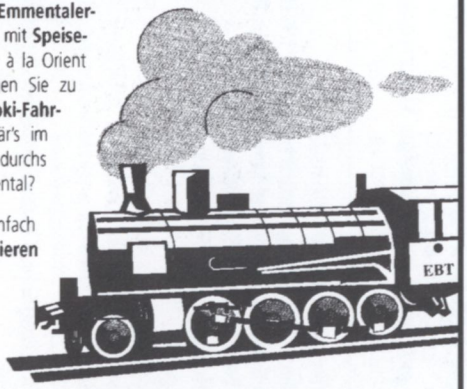
Bewegung
Begegnung
Die Bahn

Feste feiern ... einmal anders!

«Rollende Feste» bringen Stimmung, und in einem unserer Spezialwagen kommen Sie unvergesslich in Schwung!

Wir organisieren Ihre Fahrt! Verlangen Sie eine Offerte fürs rollende Fest-Chälet **«Sennhütte»**, das romantische **«Schmucktruckli»** oder die bodenständige **«Emmentalerstube»**. Wie wär's mit **Speisewagen-Nostalgie** à la Orient Express? Was sagen Sie zu echten **Dampf-Loki-Fahrten,** oder wie wär's im **Pferdewagen** durchs heimelige Emmental?

Rufen Sie uns einfach an, **wir organisieren gerne** und alles. Und haben noch einige Ideen mehr auf Lager.



EBT/SMB/ VHB, Bucherstr. 1–3, 3400 Burgdorf, Tel. 034 22 31 51, FAX 034 23 22 48

EBT Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn
SMB Solothurn-Münster-Bahn
VHB Vereinigte Huttwil-Bahnen