



Diese K3 wurden ausschliesslich für den Weintransport in Fässern und Kisten (Flaschen) verwendet. Sie verkehrten zwischen Genf und Cette (Südfrankreich).



Der SBB P 91725 von Transports A. Natural. le Coultre & Co. SA in Genf.



Der SBB P 91873 von José Vila in Genf.



Der SBB P 91974 von Schenk & Cie. in Rolle.



Der SBB P 91919 mit der Werbeaufschrift von Danzas & Cie.

und Güterzüge. Sie wurden in grüner Farbgebung lackiert, weil sie mehrheitlich in Reisezügen mitfahren. Sie waren mit einer automatisch absenkbaren Lastregelung ausgestattet, wodurch die Bremsen mit und ohne Ladung korrekt funktionierten, ohne manuelle Bedienung. Sie verfügten über durchgehende Leitungen für Dampf- und Elektroheizung, weil sie auch im Ausland eingesetzt wurden. Sie blieben bis Ende der 1990-Jahre im Wagenpark der SBB.

Eilgutwagen verloren schnell an Bedeutung. Erstens, weil auch die Güterzüge immer höhere Geschwindigkeiten erreichten, und zweitens, weil Güterwagen mit GP-Lastwechsel unter bestimmten Voraussetzungen auch in Reisezügen eingereiht werden durften. Zwischen 1968 und 1982 lautete die Bezeichnung Hcqrss. Das «H» steht für gedeckte Güterwagen der Sonderbauart, das «c» für die Stirnwandtüren, das «q» für die elektrische Heizung aller Sys-

teme, das «r» für die Dampfheizung und «ss» für die Höchstgeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern.

Schliesslich bleiben noch die K3, die als Wein- oder Privatwagen von Speditionsfirmen bei den SBB eingestellt wurden. Sie dienten im Gegensatz zu den klassischen Weinfasswagen für den Transport des edlen Traubensafts in Flaschen (in Kisten). Die Werbeaufschriften sind attraktiv und im Grunde mit wenigen Ausnahmen erst wieder mit den modernen Hbis auferstanden.

Die J-Typen

Die wichtigsten Vertreter der J-Wagen waren die J2-Güterwagen. Sie hatten die gleiche Dachform wie die K3, wiesen aber einen Radstand von 5,5 Metern statt 5 Metern wie beim K3 auf. Zudem waren sie mit acht zusätzlichen Lüftern ausgestattet, je zwei unten an den Stirnwänden sowie je zwei

unten an den Seitenwänden. Die J2 der 1950er-Jahre waren sogar noch mit zwei Dachlüftern ausgestattet. Sie wurden vorwiegend für den Transport von Lebensmitteln oder auch Blumen eingesetzt. In der Früchtesaison waren sie vor allem im Wallis, in der Ostschweiz und im Tessin anzutreffen. Einige trugen eine zusätzliche Tafel mit der Aufschrift «Transport des fruits» und «Retour à St-Maurice».

Schon die Ursprungsversionen der J-Güterwagen waren mit einer Luftbremse für Personenzüge ausgestattet. Spätere Versionen verfügten noch über je eine Durchgangsleitung für Dampf- und Elektroheizung. Zwischen 1910 und 1912 beschafften die SBB und die BLS insgesamt 365 Wagen. Sie waren schon ab 1912 rotbraun lackiert. Die schwarz abgesetzten Kastenprofile waren bis Mitte der 1930er-Jahre zu sehen. Ende der 1950er-Jahre wurden einzelne Wagen creme-weiss lackiert.