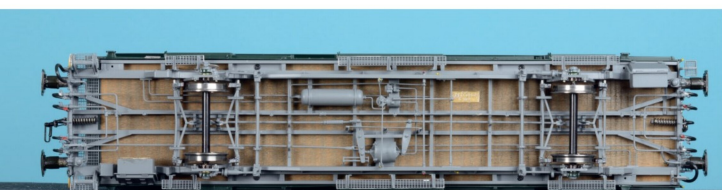


Angesichts dieses DZ<sup>2</sup> wird die Herzfrequenz der BLS-Fans wohl steigen. (Erbauer: Hansruedi Obrist)



Diese Bausätze wurden von Mitgliedern des REA entwickelt. (Erbauer: Walter Caldonazzi)



Auch die Unterseite entspricht dem Standard hochwertiger Kleinserienmodelle.



Die 300er-Serie unterscheidet sich von den 200ern durch Details. (Erbauer: Hansruedi Obrist)

nachfolgend beschriebenen Z 199 eine epo-  
chengerechte Einheit. Wie die Vorbilder  
verfügen sie über drei Tore pro Wagenseite  
und lassen auch sonst im Vergleich mit den  
Vorbildern keine Wünsche offen.

## Z 141 bis 250

Die SIG baute von 1969 bis 1975 genau  
110 Wagen dieser Gattung, damals noch  
ohne Dach über der Bremsplattform. Dieses  
wurde erst später nachgerüstet. Ob die Wa-  
gen bereits mit UIC-Nummer abgeliefert  
wurden, ist unbekannt, aber wahrschein-  
lich (50 85 00-334 141-250). Die Wagen  
verfügen über zwei Schiebetore pro Seite  
und durften mit 140 km/h verkehren, auch  
in Deutschland, Italien und Österreich, weil  
sie mit zweiter Luft- und der UIC-Leitung  
versehen waren. Erste Wagen wurden ab  
1996 ausgemustert, wobei 1999 zwei Un-  
tergestelle für Prototypen der Tragwagen  
Laass verwendet wurden.

Das Modell zeigt bereits die Version mit  
der überdachten Bremsplattform. Es wurde  
in Messingbauweise mit echter Blattfed-  
erung und voll durchgestalteten Bodende-  
tails gefertigt. Der Wagen wurde als pas-  
sende Ergänzung zu den vorher erwähnten  
Z<sup>4p</sup> 512 und 531 gebaut.

## BLS DZ<sup>2</sup> 901/902

Für den lokalen Gepäck- und Postverkehr  
waren die vierachsigen Gepäckwagen zu  
gross und zu schwer, weshalb die Bern-  
Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) von 1962  
bis 1967 in den Werkstätten Bönigen 17  
zweiachsige Gepäckwagen mit Stahlkästen  
baute. In gleicher Bauweise entstanden