

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 unterschied sich von den 200ern durch Details. (Erbauer: Hansruedi Obrist)

nachfolgend beschriebenen Z 199 eine eposchengerechte 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 Wagen bereits mit UIC-Nummer abgeliefert wurden, ist unbekannt, aber wahrscheinlich (50 85 00-334 141-250). Die Wagen verfügten 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 Untergestelle für Prototypen der Tragwagen Laass verwendet wurden.

Das Modell zeigt bereits die Version mit der überdachten Bremsplattform. Es wurde in Messingbauweise mit echter Blattfederung und voll durchgestalteten Bodendetails gefertigt. Der Wagen wurde als passende Ergänzung zu den vorher erwähnten Z<sup>sp</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