

# Behältertragwagen Schweizer Post – AAE Lgnss



## Spur-N Modell 1:160

- **Masstäbliche Ausführung N 1:160**
- **Minimal befahrbarer Radius 190 mm**
- **NEM-Kupplungsaufnahme mit Kurzkupplungskulisse**
- **filigrane Teile aus Ätzblech für vorbildgetreue Wiedergabe**
- **Wagenrahmen aus Zinkdruckguss zur Gewährleistung des Modellmindestgewichts nach NEM**
- **Jedes Modell beladen mit je zwei Wechselbehältern der Schweizer Post**

## Schnelle Postlogistik

Um den schweizweiten Brief- und Paketversand schneller und letztlich auch wirtschaftlicher zu gestalten, investierte die Schweizer Post in den Aufbau einer Logistik, die den Wechselbehälter als tragendes Element vorsieht. Um auch die Eisenbahn in dieses System einzubeziehen und nicht – wie in vielen anderen Ländern geschehen – nahezu ausschliesslich auf die Strasse als Verkehrsträger zu setzen, musste ein geeigneter Tragwagen gefunden werden. Die Rollmaterialknappheit im Kombinierten Verkehr ist jedoch so alt wie der KV selbst. Zudem gab es Ende der 1990er Jahre kaum für das Anforderungsprofil geeignete Waggons. Immerhin sollten je Waggon zwei Behälter transportiert werden können. Vierachsige Waggons waren hierzu eindeutig überdimensioniert und wären durch viel ungenutzte Ladelänge sowie grosser «Totlast» unwirtschaftlich gewesen: Die meisten Vierachser sind ausgelegt für 60' Ladelänge und somit gut geeignet für ISO-Container – nicht aber für Wechselbehälter, deren Längenmasse zwischen 23,5' (7,15m) und knapp 26' (7,82m) liegen.

Zweiachsige Waggons jedoch wurden seit den 1980er Jahren europaweit praktisch nicht mehr neu gebaut, da sie für den Containertransport aufgrund der maximalen Achslast nur

## Der «Postwagen» Lgnss

begrenzt nutzbar sind. Damit war klar, dass für den geplanten Einsatz nur eine Neukonstruktion in Frage kam. Die Schweizer Post beauftragte die Ahaus-Alstätter-Eisenbahn (AAE) – einer der grössten Waggonvermieter Europas – mit Konstruktion und Lieferung eines geeigneten Waggons, der langfristig von ihr angemietet werden sollte. Die AAE liess daraufhin bei MSV (CZ) einen zweiachsigen Behältertragwagen bauen, der bei einem Achsstand von 10m eine Ladelänge von 15m aufweist und somit geeignet ist für das geforderte Beladungsszenario von zwei 7,45m Wechselbehältern (C745). Der Wagenrahmen besteht aus einer geschweissten Stahlkonstruktion mit aussenliegenden fischbauchartigen Längsträgern aus Doppel-T-Profilen. Weiterer wichtiger Aspekt war, die Konstruktion nicht nur lauf-, sondern auch bremsstechnisch für ss-Verkehre (120km/h) auszulegen. Lauftechnisch wird dieses erreicht durch Einsatz von längseingebauten Wende- sowie Querdämpfern zwischen Radsatzlagern und Wagenrahmen. Bremsseitig verfügt der Waggon über eine selbsttätig lastabhängig wirkende Druckluftbremse. Die Bremskraft wird dabei über jeweils zwei Aluminiumkeramik-Brems scheiben pro Achse übertragen. Die Anbringung der Bremszangen an zwei massiven, querliegenden Rohrkonstruktionen verleiht dem »Postwagen« – zusammen mit Dämpfern und Fischbauchträgern – sein charakteristisches Aussehen. Die Ladeflächenhöhe liegt durchgehend bei 1.070mm über SO und ermöglicht so den Transport auch höherer Ladeeinheiten auf Strecken mit begrenztem Profil. Bei einem Eigengewicht von 14t weist der »Postwagen« eine für den Einsatzzweck in der Brief- und Paketlogistik geeignete Last-

grenze von 26t (ss-Verkehre) resp. 31t (s) auf. Das Gewicht des Wagens liegt somit bei max. 45t – im Betrieb werden 31,6t als Normgewicht angesetzt (die Ladeinheiten werden im Post-Betrieb nicht verwogen). Trotz zusätzlich an den Wagenenden eingebauter Dämpfer, die Schwingungen der Struktur bei teilbeladenen Waggons verhindern sollen, verkehren die «Postwagen» entweder leer oder immer mit zwei Behältern beladen – selbst wenn einer davon leer mitgeführt wird.

Inklusive drei Prototypen wurden 1999 insgesamt 253 Einheiten gebaut und bei der AAE in Dienst gestellt. Alle Einheiten sind lackiert in RAL 7044 seidengrau. Als zweiachsiger Tragwagen trägt der »Postwagen« die Bauartbezeichnung Lgnss und ist eingereiht als (43 68) 443 000 – 252.

Die Kennzeichnung 43 verweist dabei auf die nicht vorhandene RIV-Kompatibilität (seit 1.7.2006 ersetzt durch Cotif 1999 /AVV), da der Wagen nur innerhalb der Schweiz eingesetzt wird.



Photo © Neel Bechtiger

Höhe einer halben Million Schweizer Franken. Ursache war vor-dergründig eine schlechte Bremswirkung. Dasselbe Spiel, wenngleich ohne Unfall ausgegangen, wiederholte sich im März 2004 und abermals November 2005: Schlechte Bremswirkung. Bei den nachfolgenden, umfangreichen Untersuchungen wurde erst nach langen Versuchen die Ursache gefunden. Als Ergebnis wurden alle Aluminium-Bremsscheiben gegen solche aus Grauguss getauscht.

Zwischenzeitlich mussten Postzüge mit zusätzlichen Schiebewandwagen als Bremswagen eingesetzt und einzelne Züge sogar auf die Strasse verlagert werden. Nach den Änderungsarbeiten laufen die »Postwagen« inzwischen zuverlässig und sorgen für den schweizweiten, umweltfreundlichen Transport von Briefen und Paketen.

## Wer bremst, verliert!

Der «Postwagen» gelangte in den Jahren 2004 /05 zu nicht gewollter, wenig positiver Bekanntheit: Erstmals kam es im Januar 2004 in Dietlikon zu einer Streifkollision zwischen einem aus Lgnss gebildeten Postzug und einem DTZ der Zürcher S-Bahn. Folge: Eine Person leichtverletzt und Sachschaden in

## Die Modellausführungen

- 5010** AAE Lgnss 43 68 443 3 008, beladen mit zwei WB-C, Motiv »zuverlässig« & »rund um die Uhr«
- 5011** AAE Lgnss 43 68 443 3 009, beladen mit zwei WB-C, Motiv »Pakete unterwegs« & »bei Sonne und Regen«
- 5012** AAE Lgnss 43 68 443 3 010, beladen mit zwei WB-C, Motiv »zügig« & »durch Stadt und Land«
- 5013** AAE Lgnss 43 68 443 3 011, beladen mit zwei WB-C,, Motiv »landesweit« & »ökologisch«

- 5014** AAE Lgnss 43 68 443 3 012, beladen mit zwei WB-C, Motiv »rapide« & »per pacchie esigenti«
- 5015** AAE Lgnss 43 68 443 3 013, beladen mit zwei WB-C, Motiv »qualité assurée« & »24 pre su 24«
- 5016** AAE Lgnss 43 68 443 3 014, beladen mit zwei WB-C, Motiv »rapido« & »con pioggia o sole«
- 5017** AAE Lgnss 43 68 443 3 015, beladen mit zwei WB-C, Motiv »jour et nuit« & »dans tout le pays«



Abbildung Vorserienmuster



Photo © KombiModell



Hersteller & Vertrieb Schweiz:  
**cn creanorm gmbh** · Am Park 4 · CH-9443 Widnau  
 Telefon +41-71/7227358 · Fax +41-71/7227958  
 eMail [of@creanorm.ch](mailto:of@creanorm.ch) · [www.creanorm.ch](http://www.creanorm.ch)

Ihr Fachhändler

Importeur Deutschland: **Saechsische Waggonfabrik Stollberg /KombiModell**  
 Stollberger Strasse 31 · D-09399 Niederwürschnitz  
 Telefon +49-(0)3 72 96/54 98 34 · Fax +49-(0)3 72 96/54 98 84  
 eMail [info@kombimodell.eu](mailto:info@kombimodell.eu) · [www.kombimodell.eu](http://www.kombimodell.eu)

Importeur Österreich: **Jägerndorfer Gesmbh**  
 Bahnhofstraße 6, Eingang Neugasse 11 · AT-2560 Berndorf  
 Telefon +43/2672/87078 · Fax +43/2672/85077  
 eMail [jc@jaegerndorfer.at](mailto:jc@jaegerndorfer.at) · [www.jaegerndorfer.at](http://www.jaegerndorfer.at)

Importeur Grossbritannien: **WINCO European Model Railway Sp.**  
 149 Alresford Road · Winchester, UK  
 Telefon +44 1962 869 301 · Fax +44 1962 787 788  
[www.winco.uk.com](http://www.winco.uk.com)

Importeur Frankreich & BeNeLux: **Train Technology**  
 Edgar Tinelstraat 10 · B-8200 Sint Andries  
 Telefon +32-(0)50/67 03 79 · Fax +32-(0)70/66 09 1  
 eMail [info@traintechology.com](mailto:info@traintechology.com) · [www.traintechology.com](http://www.traintechology.com)