

55 neue Briefpostwagen für die Schweizer Post

Die immer grössere Regulierungsdichte und die zunehmende Komplexität der Vorschriften veranlassen die Post dazu, die gesamte Wagenflotte auszulagern. Ab 1. Januar 2016 wird das Unternehmen deshalb keine eigenen Bahnwagen mehr besitzen.

Zweiachser werden ausgemustert

Der Wagenbestand der Briefpost wird auf Anfang 2016 neu strukturiert: Die 43 noch vorhandenen Zweiachser der Serien 50 85 00-33 251 – 290 (Baujahr 1968) und 50 85 00-33 351 – 395 (Baujahre 1984/1985)¹ werden ausrangiert. Die 1988 respektive 1991 in Betrieb genommenen „Jumbo“-Vierachser der Serien Z 50 85 00-73 571 – 580 und 581 – 590 bleiben in Betrieb, werden aber an den Wagenvermieter Wascosa verkauft und zurückgemietet. Neu zur Flotte stossen 55 vierachsige Schiebewandwagen des Typs Habbiillnss, die Wascosa bei der Waggonbau Niesky GmbH in Deutschland beschafft und langfristig an die Post vermietet. Sie erhalten die Nummern 33 85 2891 001 – 055.

Die neuen Briefpostwagen verfügen mit ihren Standard-Güterwagendrehgestellen weder über Scheibenbremsen noch über eine ep-Bremsteuerung und sind auch nicht besonders gleisschonend. Die Post nimmt damit in Kauf, höhere Trassenpreise zu bezahlen – und vergibt sich mitunter die Möglichkeit, für ihre meist artreinen Züge auch in Zukunft gute, schnelle Trassen zu erhalten. Dabei hätte Waggonbau Niesky wesentlich bessere, für 160 km/h ausgelegte Drehgestelle des Typs DRRS 25LD im Angebot.

Für Pakettransporte setzt die Post bereits seit 1999 Tragwagen mit Scheibenbremsen ein, die langfristig von der AAE gemietet sind, nämlich 253 Zweiachser des Typs Lgnss (43 68 443 3 000 – 252²). Zusätzlich sind sechsachsige Containertragwagen des Typs Sggmrss 104 von der AAE angemietet.

Das Briefpostnetz

Die Schweizerische Post ist europaweit einer von wenigen Postdienstleistern, die ihre Sen-

Briefpostzüge im Jahr 2015

50903 Mo	ZH Mülligen (2.46)	Chur (4.21)
50905 Di-Sa	ZH Mülligen (3.00)	Chur (4.31)
50909 Sa	Härkingen (2.02)	Brig (4.28)
50910 Mo	ZH Mülligen (8.47)	Genève (13.51)
50911 Mo-Fr	Härkingen (2.02)	Sion (5.33)
50912 Di-Fr	ZH Mülligen (10.40)	Genève (14.50)
50913 Mo	Eclépens (7.35)	Gossau SG (13.35)
50915 Di-Fr	Eclépens (9.19)	Gossau SG (13.36)
50919 Mo	Härkingen (10.45)	Cadenazzo (14.20)
50920 Mo-Fr	Gossau SG (14.06)	ZH Mülligen (16.02)
50921 Di-Fr	Härkingen (11.45)	Cadenazzo (15.09)
50924 Sa	Chur (16.43)	ZH Mülligen (22.15)
50926 Sa	Brig (18.08)	Härkingen (21.17)
50936 Mo-Fr	Chur (19.22)	ZH Mülligen (20.56)
50937 Mo-Fr	Härkingen (21.45)	ZH Mülligen (22.44)
50938 Mo-Fr	Sion (18.35)	Härkingen (22.44)
50939 Sa	Genève (18.10)	Eclépens (19.02)
50940 Mo-Fr	ZH Mülligen (21.41)	Genève (1.12)
50941 Mo-Fr	Eclépens (20.58)	Gossau SG (1.23)
50943 So	Eclépens (21.35)	Gossau SG (1.49)
50944 So	ZH Mülligen (22.16)	Genève (1.56)
50945 Mo-Fr	Genève (20.08)	ZH Mülligen (1.30)
50946 Mo-Fr	Gossau SG (20.00)	Genève (2.52)



Der erste neue Briefpostwagen auf dem Gelände des Herstellers in Niesky (Foto: Keystone).

dungen auf der Schiene transportieren. Die Bahn kommt dabei ausschliesslich im Binnenverkehr zum Zug. Die Logistik für Pakete und Briefe ist komplett getrennt; für die beiden Sparten werden in der Regel eigene Züge eingesetzt. Pro Tag sind durchschnittlich 52 Paket- und 15 Briefpostzüge unterwegs. Prinzipiell werden alle Briefsendungen in einem der vier Briefzentren Eclépens, Härkingen, Zürich-Mülligen oder Cadenazzo angeliefert und dort ein erstes Mal sortiert. Der Bahnbetrieb gilt aufgrund der grossen Investitionen in diese Zentren als langfristig gesichert.

Die reinen Briefpostzüge sind in der Tabelle dargestellt. Weil auch Wagengruppen mit Paketpostzügen oder Güterzügen von SBB Cargo transportiert werden, sind die aufgeführten Leistungen zum Teil nicht paarig. Die meisten Züge sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h trassiert; insbesondere die Nachtzüge auf der Ost – West-Achse verkehren zum Teil mit 140 km/h. Für die Züge ins Wallis werden ab 1. Januar 2016 ausschliesslich die „Jumbo“-Vierachser eingesetzt, die mit ihren Personenwagendreh-

Technische Daten Habbiillnss

Tara	26,5 t
Länge über Puffer	23 264 mm
Äusserer Achsstand	19 524 mm
Radsätze	BA 004,
Durchmesser	920 mm
Zulässige Radsatzlast	22,5 t
Bremse	KE-GP-A (K)
Bremssohlen	J816M (K-Sohle)
Drehgestell	Y25 Ls-1
Lastgrenzen 100 km/h	C 55,5 t, D 63,5 t
Lastgrenzen 120 km/h	53,5 t
Ladefläche	22 000 x 2840 mm, 62,4 m ²
Höhe Ladefläche	1200 mm

gestellen der gleichen Bauart wie jene der EW IV für 160 km/h zugelassen sind. (lüt)

¹ Noch in Betrieb: 253, 254, 255, 256, 258, 263, 264, 266, 267, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 278, 280, 282, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290; 358, 360, 366, 367, 369, 370, 373, 376, 377, 380, 382, 384, 385, 387, 389, 390.

² Die Halterkennung 68 steht seit 2014 eigentlich für Afghanistan und nicht mehr für die AAE, doch es besteht Bestandsschutz.

Auf diesen Strecken werden Briefpostzüge eingesetzt. Bedeutung der Abkürzungen: BZ Briefzentren mit Abgangs- und Eingangssortierung, LZB/CLT/CLL Logistikzentren mit Eingangssortierung, LRV Logistikzentrum für Retourenverarbeitung und Videocodierung, TP Transportplattform mit Umschlag Schiene – Strasse (Zeichnung: Post).

