

	<p>WESA – Lokomotiven, Stand per 1993</p> <p>(„Die Angaben entsprechen meinem Wissen und erheben nicht Anspruch auf Vollständigkeit/Korrektheit. Die Unterlagen waren gedacht als Information zu einem beabsichtigten Katalog. Dieser WESA-Katalog wollte damals Herr Wegmüller von der damaligen Minitrain AG, heute Gerhard Wegmüller GmbH, schaffen. Herr Wegmüller konnte aber die erhofften Bilder von Herrn“ ... „nicht beschaffen und somit wurde diese Idee beerdigt.“)</p>	
100	<p>Lokomotive mit Lyrabügel, Wechselstrom, grün, Drehgestelle rot, 13,5 cm, Vor- und Rückwärtsfahrt durch Umstellen des "Trolleybügel"</p> <p>Zughaken federnd am Gehäuse montiert</p> <p>Dach, Chassis und Drehgestelle aus INCA Spritzguss, grosse Stirnlampe, 1 Antriebsachse im hinteren Drehgestell (Ritzel mit seitlichen Vollgummischeiben mit aufgedrückten Messingringen als Spurkranz), Motor und Getriebelager der Stirnräder am Dach befestigt. Motor horizontal, Zahnräderübertragung (gilt auch für Lok Nr. 110, 130, 140 und 140 F)</p> <p>Isoliert montierte Halterungsschraube auf Dachmitte für obere Kollektorbürstenhalterung; untere Kollektorbürste durch Schraube in der Mitte des Kastenteils links erreichbar.</p>	1945 – 1946
110	<p>Lokomotive mit Lyrabügel, Wechselstrom, rot, Drehgestelle grau, 13,5 cm Vor- und Rückwärtsfahrt durch Umstellen des "Trolleybügel"</p> <p>Zughaken federnd am Gehäuse montiert (restl. Daten wie Lok Nr. 100)</p>	1945 – 1946
130	<p>Lokomotive mit Pantographenbügel (Junior), Wechselstrom, rot, Drehgestelle grau, 13,5 cm, Vor- und Rückwärtsfahrt durch Hebelschaltung seitlich links vorne unter Dachkante (Mittelstellung nur Licht), Kohlebürsten auf Messingführungen an separatem Isolierteil (ersetzt Dach und Wagenkastenschrauben) Ab 1949 Zughaken federnd am Drehgestell montiert.</p> <p>(restl. Daten wie Lok Nr. 100)</p>	1947 – 1950
140	<p>Lokomotive mit Pantographenbügel (Junior), Wechselstrom, grün, Drehgestelle rot, 13,5 cm (restl. Daten wie Lok Nr. 130)</p>	1947 – 1952
140 F	<p>Lokomotive mit Pantographenbügel (Junior), Gleichstrom, ferngesteuert, grün, Drehgestelle rot, 13,5 cm, Zughaken federnd am Drehgestell, Chassis ohne Aussparung für Umschalthebel.</p>	1952

150	<p>Re 4/4, SBB Gleichstrom, 14,5 cm, 550g Chassis schwarz, Carosserie grün, Dach alufarbig, Pantographenbügel senkbar (WESA), Führerstand und Stirnlampen auf Vorderseite beleuchtet, beide Achsen des Antriebsdrehgestells angetrieben, Antriebsräder mit SpezialPlasticbelag;</p> <p>1. Ausführung: (bis ca. 1954) Carosserie ohne Nummer, (nur Aufschrift WESA), Dachisolatoren grün, Puffer messingfarbig, Drehgestelle grau, Motor kugelgelagert, Antriebsdrehgestell mit 1 grossem Zahnrad</p> <p>2. Ausführung: (ab ca. 1955) Carosserie mit Nr. 427, Dachisolatoren grün/später braun, Puffer brüniert, Drehgestelle schwarz, Motor mit Unterlagsscheibe auf Bronce-lager, Antriebsdrehgestell mit 2 mittleren und 1 kleinem Zahnrad</p> <p>Motor vertikal auf Chassisplatte, Achse als Schnecke direkt auf Antriebsachse, Blockmagnet (gilt für Triebfahrzeuge Grundtyp 150 bis Baujahr 1959)</p>	1950 - 1959
150 H	<p>Re 4/4, SBB Wechselstrom, 14,5 cm, 550g, Handschaltung, restliche Daten wie Lok Nr. 150</p>	1950
150 P	<p>Re 4/4, SBB Gleichstrom, 15 cm, 450g, Chassis grau, Carosserie grün, Dach alufarbig, verfeinerte Ausführung, Pantographen für Oberleitungsbetrieb (Sommerfeldt), Dachisolatoren braun, Puffer brüniert, Drehgestelle grau, 2 Antriebsachsen mit Haftreifen, Frontlichtwechsel nach Fahrrichtung, rechtes Schlusslicht beleuchtet, Blockmotor, gebogener Zughaken (später beidseitig "Stossbügel").</p> <p>Einbau Oberleitungsumschalter möglich EMS lieferbar 1975 – 1981</p>	1960-
153	<p>Re 4/4, TEE rot/beige restliche Daten wie Lok Nr. 150P</p>	1975 - 1981
153 T	gleiche Lok, andere Nummerierung	1981 -
153 R	<p>Re 4/4, SBB rot restliche Daten wie Lok Nr. 150P</p>	1985 -
Weitere Farbgebungen anderer Bahngesellschaften möglich		

151	<p>Be 4/4, EBT Gleichstrom, 12,1 cm, 410g, Carosserie grün, Dach alufarbig, Führerstand in Fahr- richtung beleuchtet, Spitzenlichter als Attrappen, Platt- formen mit Geländer, Drehgestelle grau, Puffer brüniert, beide Achsen des Antriebsdrehgestells angetrieben, Antriebsräder mit Haftreifen</p> <p>Motor vertikal auf Chassisplatte, Achse als Schnecke direkt auf Antriebsachse, Block- magnet, Bronzelager (gilt für Triebfahrzeuge Grundtyp 151 bis Baujahr ca. 1972)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausführung (1956-1957) Dachisolatoren grün Zughaken kurz, gerade 2. Ausführung (1958-1959) Dachisolatoren braun Zughaken kurz, gerade/ teilw. auch schon lang, gebogen <p>beide Ausführungen mit senkbaren Pantographenbügeln (WESA), stirnseitige Lok-Nummernschilder "EBT 110"</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Ausführung (1960-1971) Pantographen für Oberleitungsbetrieb (Sommer- feldt), keine stirnseitigen Lok-Nummernschilder mehr, Zughaken lang, gebogen 4. Ausführung (ab 1972 möglich) Blockmotor, teil- weise mit neuer, wärmeresistenten Bürstenplatte 	1956 -
151 A	<p>Be 4/4, BT, grün restliche Daten wie Lok Nr. 151</p>	1985
151 B	<p>Be 4/4, BLS, braun restliche Daten wie Lok Nr. 151</p>	1985
151 C	<p>Be 4/4, MO, grünbeige restliche Daten wie Lok Nr. 151</p>	1985
154	<p>Be 4/4, blau/weiss restliche Daten wie Lok Nr. 151</p>	1975 – 1981

152	<p>Ae 6/6, SBB Gleichstrom, 18,4 cm, 490g, Chassis grau, Carosserie grün, Dach alufarbig, Dachisolatoren braun, Puffer brüniert rechteckig, Wappen von 22 Kantonen beiliegend, Dreh- gestellrahmen mit separaten Blenden mit Federpaket, beidseitig durch Chassis führende, am Drehgestell mon- tierte Stossbügel, 3 Achsen des Antriebsdrehgestells angetrieben, 2 Achsen mit Haftreifen, mittlere Achse wegen Kurvengängigkeit mit abgedrehtem Radsatz, oh- ne Haftreifen, Blockmotor</p> <p>1. Ausführung (1958) Pantographenbügel senkbar (WESA), 4 Isolatoren auf Dachmitte zusammen, nur Front- seite beleuchtet, schwarze Drehgestellblenden, aufgeschraubte Bleigewichte auf Messingant- riebslagerplatte, Lagerplatten kippbar befestigt durch am Dach angeschraubte Messingbügel, Mittelballast in Form am Dach angeschraubten Batteriekastens / Druckluftbehälters (kein Chas- sisrahmen)</p> <p>2. Ausführung (1959) Pantographen für Oberleitungsbetrieb (Sommer- feldt), 3 Isolatoren auf Dachmitte zusammen, Frontlichtwechsel nach Fahrrichtung, rechtes Schlusslicht beleuchtet, graue Drehgestellblen- den, Lagerplatten für Drehgestelle mit end- ständigen Ballastkörpern, kippbar befestigt durch am Dach angeschraubte Messingbügel, Mittelbal- last in Form am Dach angeschraubten Batterie- kastens / Druckluftbehälters (kein Chassisrah- men)</p> <p>Einbau 2. Motor möglich Einbau Oberleitungsumschalter möglich</p> <p>3. Ausführung (ab 1960, endgültige Bauart) wie 2. Ausführung, jedoch Lagerung der Chassisplatten kippar in am Dach angeschraubtem gabelförmi- gem Chassisrahmen mit integriertem Batteriekas- ten / Druckluftbehälter (anstelle der am Dach an- geschraubten Messingbügel)</p> <p>1-motorig EMS lieferbar 1975 – 1981</p>	1958 -
152 O	Ae 6/6, SBB , grün, ohne Zierstreifen	1986 -
152 R	Ae 6/6, SBB , rot, mit Zierstreifen	1985 -
152 OR	Ae 6/6, SBB , rot/schwarz, ohne Zierstreifen	1987 -
	Restliche Daten je wie Lok 152	

160	<p>Dampflokom BR 80, DB Gleichstrom, 11 cm, 350g, 3-achsig, Chassis und Carrosserie mattschwarz, Pufferbalken und Seitenschutz rot, Lokpfeife messingfarbig, 3 Stirnlampen innwendig beleuchtet, Räder mit roten Speichen aus Nylon, Kupplungsstangen vernickelt, alle 3 Achsen angetrieben, mit Haftreifen versehen, Motor vertikal auf Chassisplatte, Achse als Schnecke (speziell klein untersetzt) direkt auf Antriebsachse durch Chassis,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausführung (bis ca. 1955) kleine broncefarbene Puffer, Motor kugellagert, 2 Achsen Direktantrieb, 1 Zwischenzahnrad, vorderste Achse Antrieb über Stangen, Achsen direkt in Chassisbohrungen eingeführt, kurzer hinterer Zughaken 2. Ausführung (ab 1956) kleine brünierte Puffer, Motor mit Unterscheibe auf Bronzelager, 2 Achsen Direktantrieb, 1 Zwischenzahnrad, vorderste Achse Antrieb über Stangen, Achsen direkt in Chassisbohrungen eingeführt, kurzer hinterer Zughaken 3. Ausführung (ab 1957) brünierte Puffer, 2 Zwischenzahnräder, alle 3 Achsen direkt angetrieben, Achsen beweglich in Chassisaussparungen gelagert, befestigt mittels 4-fach anschraubbarer Abdeckplatte, langer hinterer Zughaken (teilweise auch durch fixen Stossbügel ausgetauscht) 4. Ausführung wie Ausführung 3, jedoch hinten mit symmetrischer beweglicher Kupplung in entsprechender Chassisaussparung, teilweise auch mit langen Puffern 	1951 -
161	<p>Dampflokom C 3/3, grün/schwarz restliche Daten wie Lok Nr. 160</p>	1975
161	<p>Dampflokom T 3 (Tigerli) Umbau Rokal Stirn- und Hecklampen beleuchtet, alle 3 Achsen angetrieben, keine Haftreifen, vorne und hinten WESA-Stossbügel</p>	1978
166	<p>Dampflokom A 3/5, SBB Umbau Liliput Gehäuse aus Kunststoff, Stirnlampen und rotes Schlusslicht im 3-Achstender beleuchtet, alle 3 Achsen angetrieben, links 2 Haftreifen, Wesa-Stossbügel am Tender</p>	1978 – 1981

170	<p>Roter Pfeil, RCe 2/4, SBB Gleichstrom, 21 cm, Carosserie rot, Dach alufarbig, Pantographenbügel senkbar (WESA), Innenbeleuchtung, blinde Stirnlampen (eingesetzte Kunststoffattrappen), Pufferbohlen, beide Achsen des Antriebsdrehgestells angetrieben, Antriebsräder mit Haftreifen, mit kurzem Zughaken, Motor vertikal auf Chassiplatte, Achse als Schnecke direkt auf Antriebsachse, Blockmagnet</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausführung: untere Partie der Carosserie mit grauem Streifen, Schrift und Zierstreifen grau, Dachisolatoren grün; <p>bis ca. 1954: ohne Zusatzballast, 400g, Antriebsdrehgestell grau, mit 1 grossem Zahnrad</p> <p>ab ca. 1955: mit schwarzem Zusatzballast unter Carosserie, 480g, Antriebsdrehgestell grau, mit 2 mittleren und 1 kleinem Zahnrad</p> 2. Ausführung: 1956 Carosserie ohne grauen Streifen, Schrift und Zierstreifen in Carosseriefarbe, Dachisolatoren braun, Drehgestelle schwarz, 410g 3. Ausführung: ab 1957 Carosserie ohne grauen Streifen, Schrift und Zierstreifen weiss, Dachisolatoren grün, Drehgestelle grau, 410g <p>Roter Pfeil, RCe 2/4, SBB Gleichstrom, 21 cm, 500g, Carosserie rot, Schrift und Zierstreifen chromfarbig, Einstiegshaltestangen gelb bemalen, Dach alufarbig, schwarzer Chassisballast, Pantograph für Oberleitungsbetrieb (Sommerfeldt), Dachisolatoren braun, Innenbeleuchtung, blinde Stirnlampen (bemalt), brünierte Puffer, Drehgestelle grau, beide Achsen des Antriebsdrehgestells angetrieben, Antriebsräder mit Haftreifen, mit Zughaken, Motor vertikal auf Chassisplatte, Achse als Schnecke direkt auf Antriebsachse, Blockmagnet (ab 1972 auch mit Blockmotor möglich)</p>	1953 – 1959
170 B	<p>Blauer Pfeil, Oe BB Restliche Daten wie Nr. 170</p>	1985 -
171	<p>Roter Doppelpfeil RAe 4/8, SBB (Triebwagen mit Anhänger)</p>	1976 – 1981 1986 – 1987

180	<p>CC 7121, Weltrekordlokomotive, SNCF Gleichstrom, 18,5cm, 600g, 4-achsig, Carosserie grün, durch chromfarbenen Doppelzierstreifen getrennter, unterer Teil dunkelgrün, Pufferbalken rot, Puffer brüniert, Dach alufarbig, Dachisolatoren grün, Stirnlampen auf Vorderseite beleuchtet, Drehgestelle schwarz, 2 schwarze Druckluftdoppelbehälter, beide Achsen des Antriebsdrehgestells angetrieben, Antriebsräder mit Haftreifen, Motor vertikal auf Chassisplatte, Achse als Schnecke direkt auf Antriebsachse, Blockmagnet</p> <p>1. Ausführung (1954) Antriebsdrehgestell mit 1 grossem Zahnrad, kurzer Zughaken</p> <p>2. Ausführung (1955-1959) Antriebsdrehgestell mit 2 mittleren und 1 kleinem Zahnrad, teilweise langer, gebogener Zughaken</p> <p>beide Ausführungen mit senkbaren Pantographen (WESA)</p> <p>3. Ausführung (ab 1960) Pantographen für Oberleitungsbetrieb (Sommerfeldt), Drehgestelle grau, Zughaken lang, gebogen</p>	1954 -
181	Weltrekordlokomotive, 6-achsig, mit Blockmotor (Drehgestelle analog Lok Nr. 152, Seitenblenden schwarz, ohne Federpaket, beidseitig "Stossbügel")	1975 - 1985
181	dito, mit automatischem Lichtwechsel restliche Daten beider Loks wie Nr. 180	1990 -

190	<p>Turboelektrische Lok der UNION PACIFIC Personenzug- und Rangiermaschine, (Teil A) Gleichstrom, 19,5 cm, 575g, 6-achsig, Chassis grau, Carosserie gelb, Aufschriften schwarz/rot/blau, Stirnlampe und Maschinenummern beleuchtet, Chassisplatten kippbar in am Dach angeschraubtem gabelförmigem Chassisrahmen mit integriertem Batteriekasten / Druckluftbehälter, Drehgestellrahmen mit separaten silbergrauen Blenden, 3 Achsen des Antriebsdrehgestells angetrieben, 2 Achsen mit Haftreifen, mittlere Achse wegen Kurvengängigkeit mit abgedrehtem Radsatz ohne Haftreifen, hinten sym. Kupplung, Blockmotor Einbau 2. Motor möglich</p> <p>1-motorig EMS lieferbar 1975 - 1981</p>	1959 -
190/3	<p>Turboelektrische Lok der UNION PACIFIC Güterzug Lokomotive, 3-teilig Gleichstrom, 53 cm, 1185g, 18-achsig, bestehend aus:</p> <p>Lokteil A (Führerkabine mit Kontroll- und Bedienungsorganen, Dieselhilfsmotor mit 850 PS, Luftkompressoren und Luftdruckkesseln) Daten wie Lok Nr. 190</p> <p>Lokteil B (Mammutturbine mit 8500 PS, elektrischer Generator zum Antrieb der 12 Motoren der Antriebsachsen)</p> <p>Chassis grau, Carosserie gelb, Aufschriften schwarz/rot/blau, keine Beleuchtung, Stromzufuhr durch Kabel, einsteckbar in Teil A, Chassisplatten kippbar in am Dach angeschraubtem gabelförmigem Chassisrahmen mit integriertem Batteriekasten, Drehgestellrahmen mit separaten silbergrauen Blenden, beidseitig symetrische Kupplungen, 3 Achsen des Antriebsdrehgestells angetrieben, 2 Achsen mit Haftreifen, mittlere Achse wegen Kurvengängigkeit mit abgedrehtem Radsatz ohne Haftreifen, Blockmotor Einbau 2. Motor möglich (somit theoretisch Lok mit 4 Motoren möglich)</p> <p>Tanktender (Fassungsvermögen 92 840 Liter) Zinkgusschassis grau, Plastikaufbau gelb 6-achsig, Drehgestelle Typ 7 (Art Nr. 670)</p>	1959 -
191	gleich wie Teil A, jedoch ohne Motor	1959 -
192	gleich wie Teil B, jedoch ohne Motor	1959 -

195	<p>Industrie-Diesellok Gleichstrom, 9,5 cm, 150g, 3-achsig, Gehäuse aus Kunststoff (Thermoplast), rotbraun mit gelbem Streifen, keine Beleuchtung, brünierte Puffer, beidseitig "Stossbügel", Achsrahmen mit separaten, silbergrauen Blenden, 3 Achsen angetrieben, 2 Achsen mit Haftreifen, mittlere Achse wegen Kurvengängigkeit mit abgedrehtem Radsatz ohne Haftreifen, Blockmotor</p> <p>auch als Schiebelok, ohne Motor lieferbar</p> <p>(z.B.. in Garnitur Nr. 400 der Schiebebahn, bestehend aus 1 solcher Lok, 3 verschiedenfarbigen einfachen Hochbordwagen (Art Nr. 259 J/R/G) sowie Bahnhof, Güterschuppen und Signal, je aus dem Verpackungszwischenboden ausbrechbar)</p>	1960 - 1966
195 R	Gleicher Artikel mit neuer Nummer weiter verwendet.	1967 -
195	<p>Industrie-Diesellok gleiche Daten, jedoch rot (zeitweise auch als Art Nr. 195 R geführt)</p>	1967 -
195 O	<p>Industrie-Diesellok, orange restliche Daten gleich</p>	1967 -
195 G	<p>Industrie-Diesellok, grün restliche Daten gleich</p>	1967 -
195 B	<p>Industrie-Diesellok, blau restliche Daten gleich</p> <p>teilweise auch mit Pantographen (Sommerfeldt) und in Fahrtrichtung wechselnder Stirnbeleuchtung versehen</p>	1967 – 1973 1969 - 1973
196	Industrie-Diesellok, blau mit weißem Strich, Signalhorn	1971 – 1973
197	Industrie-Diesellok, orange mit weißem Strich, Signalhorn	1971 - 1973
198	Rangierlok, rot, Pantograph	1971 - 1973
	weitere Farbgebungen durch Umspritzen möglich, zur Adhäsionssteigerung Einbau eines zusätzlichen Gewichts im hinteren Teil der Lok teilweise nachträglich erfolgt	
199	<p>Rangierloki PTT, gelb/rot restliche Daten gleich wie Lok Nr. 195</p>	1990 -

155	Ae 6/6, Intercity , rot/hellgrau (ging nicht in Produktion, abgesetzt zu Gunsten Re 4/4II Swiss Express)	1975
156	Re 6/6, SBB , grün Gleichstrom, 6-achsiges Chassis (3 x zweiachsig) auf Basis Lok Nr. 180, Carosserie erstellt mittels Ae 6/6-Gehäuse, vier Ventilationsöffnungen ausgegossen, Zierstreifen, Wappenrahmen und Beschriftung weggeschliffen, Dach alufarbig, Pantographen für Oberleitungsbetrieb (Sommerfeldt), Dachisolatoren braun, Puffer brüniert, Drehgestelle grau, 1 Lenkdrehgestell, mittleres Drehgestell seitlich verschiebbar, Antriebsdrehgestell beide Antriebsachsen mit Haftreifen, Frontlichtwechsel nach Fahrtrichtung, rechtes Schlusslicht beleuchtet, beidseitig "Stossbügel", Blockmotor	1977 - 1981
157	Re 4/4", SBB , grün Gleichstrom, 4-achsiges Chassis auf Basis Lok Nr. 150P, Carosserie erstellt mittels zweimal durchgesägtem Ae 6/6Gehäuse, je bei den mittleren beiden Fenstern wieder zusammengefügt, vier Ventilationsöffnungen ausgegossen, Zierstreifen, Wappenrahmen und Beschriftung weggeschliffen, Dach alufarbig, Pantographen für Oberleitungsbetrieb (Sommerfeldt), Dachisolatoren braun, Puffer brüniert, Drehgestelle grau, 2 Antriebsachsen mit Haftreifen, Frontlichtwechsel nach Fahrtrichtung, rechtes Schlusslicht beleuchtet, beidseitig "Stossbügel", Blockmotor	1976 – 1981
158	Re 4/4", Swiss Express , rot/hellgrau restliche Daten wie Lok Nr. 157	1976 - 1981
159	Re 4/4", TEE , rot/beige restliche Daten wie Lok Nr. 157	1976 -1981
165	Be 6/8, Krokodil, SBB Umbau Märklin Gleichstrom, schwarzes Zinkguss-Chassis, 3-teiliges grünes Kunststoffgehäuse, Pantographen für Oberleitungsbetrieb. (Sommerfeldt) Oberleitungsumschalter, Puffer brüniert, Motor im Mittelteil, Stromabnahme über Räder, 2 Räder des Antriebsdrehgestells mit Haftreifen, mittlere Radkränze abgedreht, Frontlichtwechsel nach Fahrtrichtung, beidseitig "Stossbügel" an Laufachse montiert	1977 -

172	Gelenktriebwagen (Tram/Umbau) Gleichstrom, 6-achsig, 24,5 cm, 2-teilig, rot-gelb, hinten "Stossbügel"	1979 - 1980
173	Gelenktriebwagen (Tram/Umbau) Gleichstrom, 6-achsig, 24,5 cm, 2-teilig, grün-gelb, hinten "Stossbügel"	1979 - 1980
130/81	Ge 4/4 III, FO Wallis Gleichstrom, 4-achsiges Chassis auf der Basis Lok Nr. 150P, rotes Kunststoffgehäuse BEMO, weiss beschriftet, Einholmenpantographen, Frontlichtwechsel nach Fahrtrichtung, beidseitig "Stossbügel"	1989 -
130/82	Ge 4/4 111, FO Uri restliche Daten wie Lok Nr. 130/81 Zurüstteile für beide Loks als Art 130/91 erhältlich (BEMO)	1989 -
132	Be 4/4,FO rot Daten wie Lok Nr. 151, letzte Ausführung, Blockmotor	1991 -
	Zusätzlich wurde durch "Umspuren" von verschiedenen HO-Modellen durch Bastler jeweils der Lok-Park individuell noch erweitert. (z.B. Ae 3/6 1, Ae 3/6 II, Be 4/6) Auch wurden verschiedene WESA-Modelle im "Eigenbau" abgeändert, um so allenfalls Modelle von Lokalbahnen zu erreichen oder auch andere Lok-Modelle nachzuahmen. (z.B. Am 4/4, De 4/4, RBe 4/4) März 1993 O.u.O. H.P. Frey, Zürich neu elektronisch erfasst von Bernard, 5.3.2009	