

Falls 83/84 85 667 6 918–923



Der [Falls] 83 85 667 6 923-1⁰ war am 7. September 2006 Bestandteil eines im Rangierbahnhof Limmattal abgestellten Blockzuges der Weiacher Kies AG. Der Lastgrenzraster war erst kurz zuvor auf 120 km/h angepasst worden.

1988 übernahm die Weiacher Kies AG, Weiach, vom Portland-Cement-Werk, Würenlingen, die nach der 1987 erfolgten Beendigung der Klinkertransporte von Siggenthal-Würenlingen nach Därligen nicht mehr benötigten Faccs 33 85 699 4 600–603, 607 und 610⁰. Die Josef Meyer AG, Rheinfelden (JMR), passte die Wagen für das neue Einsatzgebiet an. Anstelle der Segmentschieber für dosierten Entladen kamen Klappen sowie grössere Auslaufrutschen zum Ein-

bau. Zudem wurde das Ladevolumen durch einen angeschraubten Siloaufbau von 37,5 m³ auf 42 m³ vergrössert. Die Wagen kamen im Frühling 1988 als Falls 84 85 667 6 918–923⁰ in Betrieb. Ab 1990 waren sie als Falls 83 85 667 6 918–923⁰ auch bei DB und ÖBB einsetzbar. Intern tragen sie die Nummern 69–74. Im Frühling 2012 wurden alle sechs Wagen mit dem neuen «Weiacher»-Logo versehen.



Baujahr	1969
Umbau	1988
Hersteller/Umbau	JMR
Länge über Puffer	12,00 m
Drehzapfenabstand	7,20 m
Drehgestellachsstand	1,80 m
Laderaum	42,0 m ³
Tara	19,2–19,7 t
Lastgrenze C/s**	60,0–60,5 t
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Bremsbauart	O-GP

Der [Falls] 84 85 667 6 919-8⁰ unmittelbar nach seinem Umbau durch JMR am 14. Mai 1988 in Weiach.

Im aktuellen Erscheinungsbild mit dem neuen «Weiacher»-Logo in den Hausfarben der Eberhard-Gruppe konnte der Falls 83 85 667 6 920-7 am 9. September 2012 in Zweidlen im Bild festgehalten werden. Die Lärmsanierung steht der ganzen Serie noch bevor und dürfte wohl anlässlich der 2014 sowieso fälligen, nächsten Revision vorgenommen werden.



Falls 83 85 668 7 500–514



Kaum zu glauben, dass man einen über 50-jährigen Wagen vor sich hat! Der aus dem Fall 84 85 657 7 502-2 umgebaute Falls 83 85 668 7 502-0 konnte am 26. Juli 2013 in Hüntwangen-Wil im Bild festgehalten werden.

Im Frühling 2013 begann bei der Josef Meyer Rail AG, Rheinfelden (JMR), die Umrüstung der 1962 von der Schindler Waggon AG, Pratteln (SWP), gelieferten Fall 84 85 657 7 500–514 der Holcim (Schweiz) AG, Zürich, auf Drehgestelle der Bauart Y25. Diese stammten von ausrangierten Habils von SBB Cargo und waren von den Ateliers de Construction du Nord de la France in Blanc-Misseron (ANF) in den Jahren 1971–72 gebaut worden. Die Höchstgeschwindigkeit der

Wagen konnte durch die Umrüstung auf 100 km/h erhöht werden, ihre Bezeichnung lautet seit dem Umbau Falls 83 85 668 7 500–514. Da die Drehgestelle der Spenderwagen bereits mit Messdosen für die automatische Lastabbremung ausgerüstet waren, wurden auch die Bremsanlagen der Kieswagen von manueller auf automatische Umstellung des Lastzustandes umgebaut.

Der an diesem Tag von JMR dem Betrieb übergebene Falls 83 85 668 7 509-5 am 16. Juli 2013 in Möhlin.

Baujahr	1962
Hersteller	SWP
Umbau	ab 2013
umgebaut durch	JMR
Drehgestelle	ANF
Länge über Puffer	12,00 m
Drehzapfenabstand	7,20 m
Drehgestellachsstand	1,80 m
Laderaum	42,0 m ³
Tara	21,0 t
Lastgrenze C ₃ C ₄ /s	59,0 t
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Bremsbauart	O-GP-A

Nochmals der Falls 83 85 668 7 509-5, aufgenommen am 22. Juli 2013 in Glattbrugg bei einem seiner ersten Einsätze nach dem Umbau.



Ibbqs 23 85 826 9 562–587



Der [Ibbqs] 23 85 826 9 577-7[®] der Brauerei Feldschlösschen war am 10. April 1997 in Pfäffikon SZ abgestellt.

Baujahre	1966–67
Hersteller	JMR
Länge über Puffer	14,52 m
Achsstand	8,00 m
Ladelänge	12,78 m
Bodenfläche	33,8 m ²
mittlere Tara	16,5–16,9 t
Lastgrenze C/s**	23,1–23,5 t
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Bremsbauart	O-GP-A

Offensichtlich hatten sich die von 1962–65 beschafften Bierwagen bewährt, denn 1966–67 nahm die Brauerei Feldschlösschen eine Serie von 26 gleichartigen Wagen in Betrieb, wobei der längeren Version mit 8 m Achsstand der Vorzug gegeben wurde. Als Lieferant trat wiederum die ortsansässige Josef Meyer AG (JMR) auf. Die Wagen wurden mit den Nummern 516 275–516 300[®] in den Privatgüterwagenpark der SBB eingestellt. Ab 1968 lautete ihre Bezeichnung •Hs 21 85 022 0 159–184[®] und ab 1980 wurde die Serie zu Ibbqs 23 85 826 9 562–587[®] umgezeichnet. Gegenüber den 1962–65 gebauten Vorgängern waren die Untergestelle dieser Serie bereits für den Einbau der automatischen Zug- und Druckkupplung vorbereitet. Als weitere optisch eher auffallende Änderung ist das nicht mehr bis über die Bremserbühne vorgezogene Wagendach zu nennen. Sämtliche Wagen erhielten soweit bekannt den klassischen



Auf dem Areal der Brauerei Feldschlösschen wurde am 4. April 1995 der [Ibbqs] 23 85 826 9 572-8[®] angetroffen. Er war 1967 durch JMR als 516 285[®] abgeliefert worden. Er wurde 1999 ausrangiert und anschliessend abgebrochen.



Zwischen Ittingen und Sissach machte sich am 17. Mai 1993 die Ae 6/6 11410 «Basel Stadt» vor dem Güterzug 52325 Basel–Olten nützlich. Acht Jahre später wurde sie als erste ihres Typs ausrangiert und abgebrochen.



1991 erhielt der [Ibbqs] 23 85 826 9 583-5[®] Werbung für das Spezialbier «Schlossgold». Rheinfelden, 23. Juni 1995.

Feldschlösschen-Anstrich. Ausnahmen waren der Ibbqs 826 9 562, welcher ab 1982 Werbung für Walliser Bier machte, sowie die Ibbqs 826 9 583 und 584, die 1991 zu Werbeträgern für Schlossgold-Bier auserkoren wurden. 1999–2000 wurde die ganze Serie ausrangiert. Der Ibbqs 826 9 578 war

bereits 1998 an JMR verkauft worden, welche ihn drei Jahre später an die Chemische Fabrik Schweizerhall weiterverkaufte. Dieser Wagen war 2010 noch bei der Firma Brenntag in Basel St. Johann vorhanden, die restlichen Wagen sind vermutlich alle abgebrochen worden.



Mit dem [Ibbqs] 23 85 826 9 584-3[®] existierte ein zweiter Wagen dieser Bauserie mit «Schlossgold»-Werbung. Am 28. Juni 1995 war er im Rangierbahnhof Limmattal abgestellt.



Mit zwei leicht unterschiedlichen Swiss Containercars beladen stand der Lgkmm 23 85 441 7 705-6[®] am 15. Oktober 2007 auf den Gleisen der SBB Cargo-Serviceanlage im Rangierbahnhof Limmattal.



Ebenfalls mit zwei Swiss Containercars beladen war der Lgmms 23 85 441 5 700-7[®] am 14. August 2002 im Rangierbahnhof Limmattal unterwegs. Er war 1968 durch JMR als •Ls 21 85 042 0 012-0[®] an die Eidgenössische Alkoholverwaltung übergeben worden. Der Bahntransport von SCC durch die Alcosuisse endete im Dezember 2008.



Die Anschrift «Lagerhaus Daillens» lässt vermuten, dass der Lgmms 23 85 441 5 701-5 zumindest zeitweise als Pendelwagen in einer festen Verbindung eingesetzt worden ist. Rangierbahnhof Limmattal, 30. Mai 2012.

Lgkmm 23 85 441 7 700–705 Lgmms 23 85 441 5 713–718



Der mit drei SCC beladene [Lgmms] 23 85 441 5 713-0[®] am 14. August 2002 im Rangierbahnhof Limmattal.

Diese sechs Wagen der Eidgenössischen Alkoholverwaltung kamen bereits 1953 als Bestandteil der durch die Josef Meyer AG, Rheinfelden (JMR), an die SBB gelieferten Behältertragwagenseerie O 74451–74500 in Betrieb. 1963–64 erfolgte durch die SBB-Hauptwerkstätte Bellinzona der Umbau für den Transport von Swiss Containercars (SCC). Mit den Betriebsnummern 560 071–560 076[®] waren sie fortan als Privatwagen der Eidgenössischen Alkoholverwaltung im Einsatz. Ab 1968 lautete ihre Bezeichnung •Ls 21 85 042 0 000–005[®]. Die ab 1980 als Lgkmm 23 85 441 7 700–705[®] in den Bestandslisten geführten Wagen wurden 1987–88 einer Modernisierung des Laufwerks unterzogen. Ihre neue Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h führte zur neuen Bezeichnung Lgmms 23 85 441 5 713–718[®]. Während die Lgmms 441 5 713 und 714 im Jahr 2009 ausrangiert und abgebrochen worden sind, wurden die verbliebenen vier Wagen 2012 durch JMR für den Transport von ISO-Containern umgebaut. Nach dem Entfernen des Holzfussbodens wurden acht Containerzapfen montiert, wodurch neu entweder ein 20-Fuss- oder ein einzelner 10-Fuss-Container transportiert werden kann.

Baujahr	1953
Hersteller	JMR
Umbau	1963–64
Länge über Puffer	9,83 m
Achsstand	5,00 m
Ladelänge	7,96 m
Bodenfläche	21,5 m ²
Tara	
– als Lgkmm	9,1–9,4 t
– als Lgmms	9,3–9,6 t
Lastgrenze	
– als Lgkmm ABC	21,0 t
– als Lgmms BC/s	23,9–24,5 t
Höchstgeschwindigkeit	
– als Lgkmm	80 km/h
– als Lgmms	100 km/h
Bremsbauart	O-GP

Der für den Transport von Ethanol verwendete 20-Fuss-Flüssigkeitscontainer nutzt die zur Verfügung stehende Ladelänge des [Lgmms] 23 85 441 5 713-0[®] fast vollständig aus. Der 2009 ausrangierte Wagen konnte am 17. November 2006 im Rangierbahnhof Limmattal abgelichtet werden.



Bauart T4

1991–92 wurde die bislang geltende Einschränkung, dass nur die 1967 von europäischen Bahngesellschaften gegründete Firma Intercontainer mit Hauptsitz in Basel Container im Bahnverkehr befördern durfte, aufgehoben. Dies und die Tatsache, dass der T3 mit einer Ladelänge von 54 Fuss kein optimales Beladeschema für den Transport von Containern zulies, verlangten nach neuen Lösungen. Die Hupac SA, Chiasso, liess deshalb von der Waggonfabrik Talbot, Aachen (D), einen vierachsigen Wagen mit einer Containerladelänge von 60 Fuss und einer zusätzlichen Tasche für den Transport von Sattelanhängern bis zu einem Gesamtgewicht von 38 t entwickeln. Mit dem Sdgnss 33 85 451 1 000² lieferte Talbot 1992 den Prototypen des als Bauart T4 bezeichneten Taschenwagens zur Betriebserprobung an die Hupac SA aus. 1994 folgte eine Serie zu 100 Wagen als Sdgnss 33 85 451 1 001–100². 2001–02 lieferte die zu Bombardier Transportation gehörende Waggonbau Niesky GmbH (WBN) eine zweite Bauserie Taschenwagen

der Bauart T4 an die Hupac SA, Chiasso. Sie kamen als Sdgnss 33 85 450 6 101–250² in Betrieb. Wie die 1994 von Talbot gelieferten Wagen der ersten Serie erhielten auch die Bombardier-Wagen Drehgestelle der Bauart DRRS. «DRRS» steht für «Double Rubber Rolling Spring», Doppel-Gummirollfedern. Soweit bekannt sind noch alle Wagen im Einsatz.

Sdgnss/Sdgnss	451 1 000	451 1 001–100	450 6 101–250
Baujahre	1992	1994	2001–02
Hersteller	Talbot	Talbot	WBN
Länge über Puffer	19,74 m	19,74 m	19,74 m
Drehzapfenabstand	14,20 m	14,20 m	14,20 m
Drehgestellachsstand	1,80 m	1,80 m	1,80 m
Ladelänge	18,50 m	18,50 m	18,50 m
Aufstandshöhe	1155 mm	1155 mm	1155 mm
Tara	22,0 t	22,0 t	22,0 t
Lastgrenze			
– D/s**	68,0 t	68,0 t	68,0 t
– BCD/ss	–	–	50,0 t
– Sattelanhäng. max.	38,0 t	38,0 t	38,0 t
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	120 km/h	120 km/h
Bremsbauart	O-GP-A	O-GP-A	O-GP-A

Sdgnss 33 85 450 6 101–250



Mit ihren Drehgestellen der Bauart DRRS heben sich die T4 deutlich von den übrigen Taschenwagen ab. Der Sdgnss 33 85 450 6 141-2² war am 8. März 2012 in einen im Rangierbahnhof Limmattal abgestellten Zug eingereiht.



Die gegenüberliegende Wagenseite zeigt dieses Bild des mit zwei Flüssigkeitscontainern der Bertschi AG, Dürrenäsch, beladenen [Sdgnss] 33 85 450 6 232-9², aufgenommen am 30. August 2002 in Lupfig.

Sdgnss 33 85 451 1 001–100



Rund ein halbes Jahr nach einer Revision durch das SBB-Industriewerk Bellinzona konnte der [Sdgnss] 33 85 451 1 008-6² am 8. Juni 2006 in Aarau fotografiert werden.



Diese beiden am 10. Mai 2007 in Biasca entstandenen Bilder des Sdgnss 33 85 451 1 067-2² (oben) und des [Sdgnss] 33 85 451 1 031-8² zeigen deutlich, dass der obere Wagen eine abweichende Lackierung besitzt! Der Grund dafür ist nicht bekannt, beim Farbton dürfte es sich um das eher für Wagen von AAE Cargo typische RAL 7044 «Seidengrau» handeln. Die beiden Aufnahmen lassen auch einen direkten Vergleich der beiden Wagenseiten zu.



Anlässlich eines Presseinformationstages im Hupac-Terminal in Busto Arsizio (I) war am 18. Juni 1994 auch der fabrikneue T4 [Sdgnss] 33 85 451 1 045-8² ausgestellt. Unter dem vorderen Ende des Fercam-Sattelanhängers ist der Stützbock zu erkennen, welcher bei den T4 bei Nichtgebrauch in die Tasche heruntergeklappt wird.

Uai 33 85 991 5 600



Der [Uai] 33 85 991 5 600-1² am 3. Dezember 1989 im Rangierbahnhof Limmattal. Gut erkennbar sind die in die Ladebrücke eingehängten Hilfsträger, welche je nach Bedarf beliebig verschoben oder auch entfernt werden konnten.

Das Zürcher Transportunternehmen A. Welter-Furrer stellte 1958 einen vierachsigen Tiefladewagen mit der Betriebsnummer 566 820² in den Privatgüterwagenpark der SBB ein. Hersteller war die Pfingstweid AG, Zürich (PAG). Die Ladebrücke des Spezialwagens konnte mit den Drehgestellen des Tiefgangwagens OT⁹/Uaa-z 8251 der RhB auch auf Meterspurstrecken eingesetzt werden. Ab 1968 lautete die Bezeichnung bei den SBB •Uai 21 85 096 9 020². In der ersten Hälfte der 1970er Jahre verkaufte die A. Welter-Furrer AG den Wagen an die Brown-Boveri & Cie. in Baden. Dies hatte die Umzeichnung zum •Uai 21 85 096 9 002² zur Folge. Ab 1980 war der Wagen dann als Uai 33 85 991 5 600² im Einsatz. 1993 erfolgte die offizielle Ausrangierung, der Wagen war aber auch 2012 noch bei Alstom in Birr in seinem letzten Betriebszustand vorhanden.

Baujahr	1956
Hersteller	PAG
Länge über Puffer	15,40 m
Drehzapfenabstand	10,70 m
Drehgestellachsstand	1,80 m
Ladelänge	6,55 m
Tara	27,7 t
Lastgrenze C	51,0 t
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Bremsbauart	(ohne)



Am 21. Februar 1988 war der [Uai] 33 85 991 5 600-1² in Baden abgestellt. Die Einstellung des Wagens in den SBB-Privatgüterwagenpark erfolgte 1958, in allen Unterlagen wird jedoch interessanterweise 1956 als Baujahr angegeben.



Er ist bis heute dem Abbruch entgangen: Blick über den Zaun auf das Alstom-Fabrikgelände in Birr und auf den dort abgestellten [Uai] 33 85 991 5 600-1². Aufnahmedatum ist der 6. März 2012.

Uaikk 84 85 991 7 000–002



Gleich alle drei Rollschemel Uaikk 84 85 991 7 001-8, 000-0 und 002-6 der Stadler AG waren nötig, um den «STAR»-Be 4/8 113 der Aare Seeland mobil von Bussnang nach Langenthal zu transportieren. Buchs SG, 31. Mai 2011.

1941–42 beschafften die SBB auf Kosten der Armee 10 vierachsige Rollschemel, mit welchen im Kriegsfall bei Bedarf Fahrzeuge zwischen den Meterspurnetzen verschoben werden sollten. Die von der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren (SWS) gebauten Wagen wurden als O 74151–74160 in Betrieb genommen. Ende der 1950er Jahre wurden sie zu O 73301–73310 umgezeichnet. Ab 1966 waren die Rollschemel dann als •Ua 20 85 920 0 000–009 unterwegs. 1971 änderte die Bezeichnung erneut, nun waren die Wagen als •Uai 20 85 929 0 700–709 in den SBB-Güterwagenpark eingereiht. Bereits ein Jahr später mussten die

Anschriften erneut geändert werden, denn neu lautete das Austauschregime «31» anstelle von «20». Ab 1980 waren die 10 Rollschemel dann als Uaikk 31 85 991 7 000–009 im SBB-Bestand zu finden. Ab 1991 durften die Wagen nur noch im Inland eingesetzt werden, das Austauschregime musste daher von «31» auf «82» angepasst werden. 2007 verkaufte SBB Cargo die drei Uaikk 82 85 991 7 000–002 an die Stadler AG in Bussnang. Diese setzt die nun als Uaikk 84 85 991 7 000–002 bezeichneten Wagen hauptsächlich für die Lieferung der zahlreichen Meterspur-Neubaufahrzeuge ein.

Baujahr	1941
Hersteller	SWS
Länge über Puffer	18,30 m
Drehzapfenabstand	11,00 m
Drehgestellachsstand	2,10 m
Ladelänge	15,60 m
Tara	19,2–19,5 t
Lastgrenze A B C	44,0 t
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Bremsbauart	Dr-G



Am 5. März 2012 war am Schluss des Güterzuges 62880 Weinfelden–Rangierbahnhof Limmattal der auf die Uaikk 84 85 991 7 002-6, 000-0 und 001-8 verladene Be 6/10 161 für die Baselland Transport AG (BLT) angehängt. Das Bild entstand in Weinfelden. Nur die auf dem mittleren Rollschemel verladenen Elemente des Tango-Trams wurden mittels Radkeilen und Spannbändern gesichert, der vordere und der hintere Teil des Gelenktriebwagens auf den beiden anderen Rollschemeln konnten sich in Längsrichtung frei bewegen. Nur so konnte der aussergewöhnliche Transport ohne Schaden Kurven durchfahren.