

DB Cargo, welche mittlerweile unter dem Namen Railion firmierte. Die Aufbauten wurden entfernt und auch die für die Holzhackschnitzeltransporte teilweise festgelegten Türen wurden wieder geöffnet. Auch diese Wagen wurden als Eanos⁰⁵⁶ eingereiht, und zwar mit den Nummern 31 80 537 6 710–779.

Von den 20 von SBB Cargo gemieteten Cronifer-Eanos waren fünf mit einer vom Boden aus bedienbaren Feststellbremse ausgerüstet. Die ganze Serie trug einen auffälligen, hellblauen Anstrich und – jeweils nur auf einer Wagenseite! – einen relativ kleinen Werbeschriftzug des Besitzers. Beheimatet waren die Wagen im niederländischen Lage Zwaluwe, welche Anschrift auch beim Einsatz in der Schweiz erhalten blieb. SBB Cargo gab die Wagen gegen Ende 2008 als Eanos 37

84 537 7 000–014 und 100–104 (Wagen mit Feststellbremse) an den Vermieter zurück.

Die durch die grosse Beanspruchung im Schrottverkehr arg zerschlissenen Wagen waren alle noch Ende 2005/Anfang 2006 einer gründlichen Revision unterzogen worden, wobei zum Teil grössere Partien der Seitenwände und des Obergurtes komplett erneuert worden waren. Gleichzeitig war ein 10 mm dicker Stahlfussboden eingebaut worden. Seither sind die Wagen rund 2 t schwerer als die «normalen» Eanos. Als grosse Besonderheit wiesen diese Wagen einen automatischen Lastwechsel auf, welcher beim Überschreiten eines gewissen Gesamtgewichts die Bremsleistung selbsttätig verstärkt. Diese eher selten anzutreffende Einrichtung wird bei SBB-eigenen Wagen nicht verwendet.



Der Eanos 31 85 537 5 004-9 war als Einziger in RAL 5024 «Pastellblau» statt RAL 5015 «Himmelblau» lackiert. Zudem waren die Seitenwandsäulen in Wagenmitte aus nicht näher bekanntem Grund rot gestrichen. Das Bild des Einzelgängers entstand am 26. Oktober 2006 im Rangierbahnhof Limmattal.



Für reichlich Verwirrung sorgte dieser Wagen: Vermeintlich wurde er für den bereits an FS Trenitalia zurückgegebenen Eanos 31 83 537 7 043-7 gehalten, welcher bis Anfang 2006 ebenfalls mit der Bezeichnung Eanos 31 85 537 5 002-3 unterwegs gewesen war. Deshalb zeichnete man ihn im September 2006 kurzerhand zur «Rückgabe» zum FS-Wagen um! Nachdem der Irrtum bemerkt worden war, erhielt er rund einen Monat später dann wieder die richtige Bezeichnung als Eanos 31 85 537 5 002-3. Das Bild des Eanos 31 83 537 7 043-7 entstand am 27. September 2006 im Rangierbahnhof Limmattal.



«Steckbrief» des Eanos 31 85 537 5 009-8: oben das Talbot-Fabrikschild, darunter die ursprüngliche NS-Nummer. Als Cronifer-Wagen trug er die Betriebsnummern 33 84 537 7 103-6 sowie 37 84 537 7 103-2.

Eanos¹ 31 85 537 5 200–219



Dieses am 10. Oktober 2006 im Rangierbahnhof Limmattal entstandene Bild zeigt den Eanos¹ 31 85 537 5 219-3. Vor dem Einsatz bei SBB Cargo war er als Eanos 31 88 537 7 067-1 bei den belgischen Eisenbahnen SNCB/NMBS im Einsatz gewesen.

Länge über Puffer	15,74 m
Drehzapfenabstand	10,70 m
Drehgestellachsstand	1,80 m
Ladelänge	14,50 m
Bodenfläche	39,4 m ²
Laderaum	82,5 m ³
mittlere Tara	24,75 t
Lastgrenze D/s**	65,0 t
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Bremsbauart	Ch-GP-A

Zur Linderung des Wagenmangels mietete SBB Cargo im Sommer 2006 20 Eanos von der AAE, welche die Tatravagónka Poprad a.s. 1997 als Bestandteil einer grösseren Serie gebaut hatte. Abgeliefert wurden diese Wagen zwischen 1997 und 2000 direkt als Eanos-x⁰⁵⁵ 31 80 537 7 000–795 und 800–999 an DB Cargo. Da der Mietvertrag bereits vor dem Bau abgeschlossen worden war, erhielten sie ab Fabrik einen Anstrich in RAL 3020 «Verkehrsrot» inklusive DB Cargo-Schriftzug. Nachdem der auf sechs Jahre befristete Mietvertrag auslief, vermietete AAE die Wagen an B-Cargo weiter. Sie erhielten anlässlich der vor der Übergabe an B-Cargo durchgeführten Revision einen kompletten Neuanstrich in Rotbraun. SBB Cargo gab die 20 Wagen nach nur einem halben Jahr bereits wieder zurück, wobei die Umzeichnung zu AAE-Eanos¹ 33 68 537 6 180–199 Anfang 2007 durch die Serviceanlage im Rangierbahnhof Basel durchgeführt wurde.



Am 24. Juli 2008 fuhren die Re 6/6 11681 «Immensee» und die Re 4/4^{II} 11272 bei Wichtrach mit einem aus 30 Eanos gebildeten Holzhackschnitzelzug Richtung Thun. An sechster Stelle ist ein Cronifer-Eanos eingereiht.



Am 21. September wartete der Ealos-x⁰⁵³ 31 85 592 7 021-6 auf eine Reparatur durch die Serviceanlage im Rangierbahnhof Limmattal. Er war 1988 bei der DR als Eas [5965] 31 50 596 6 042-5 in Dienst gestellt worden. Bei der DB stand er zunächst als Eas⁰⁷⁰ 31 80 596 6 042-9 im Einsatz, wurde dann aber zum Ealos⁰⁵³ 31 80 592 7 359-5 umgebaut. Ein im Dezember 2000 durchgeführter Umbau dürfte neben einem Stahlfußboden und der neuen Bezeichnung Ealos-x⁰⁵³ 31 80 592 8 197-8 auch neue Drehgestelle gebracht haben.

Im Oktober 2008 mietete SBB Cargo 66 Ealos-x⁰⁵³ von DB Schenker, um sie für den Transport von Holzhackschnitzeln einzusetzen. Kurz nach Mietbeginn wurden bereits einige vermutlich defekte Wagen wieder zurückgegeben, so dass der durchschnittliche Bestand danach bei etwa 60 Wagen gelegen haben dürfte. Bereits im Frühling 2009 wurde ein Teil der Wagen zurückgegeben, so dass nur noch 32 Wagen bei SBB Cargo verblieben. Diese wurden per Ende 2009 ebenfalls an DB Schenker retourniert, die Umzeichnung übernahm die Josef Meyer Transport Technology AG in Rheinfelden (JMR).

Für den Transport von Holzabfällen stattete DB Cargo 1995 zwei Eas⁰⁷⁰ mit zusätzlichen Aufsätzen zur Vergrößerung des Ladevolumens aus. Die Stirnklappen wurden bei diesem Umbau zugeschweisst. Diese beiden Prototypen reichte man 1996 als Ealos⁰⁵³ ein. Im selben Jahr wurde die Firma WVI/Metallbau Hennigsdorf mit dem Umbau von insgesamt 300

Wagen beauftragt. 1998 folgten weitere Wagen, wobei dieses Mal Eas⁰⁷¹ als Ausgangsbauart Verwendung fanden. Zusätzlich wurde bei diesen nach dem Umbau als Ealos-x⁰⁵³ bezeichneten Wagen ein Stahlfußboden eingebaut. Die bereits vorhandenen Ealos⁰⁵³ rüstete man nach und nach entsprechend um. Ab dem Jahr 2000 wurden die Drehgestelle der Bauart Niesky laufend gegen solche der Bauart Y 25 der geschweissten Bauform getauscht. Im selben Jahr dienten neben weiteren Eas⁰⁷¹ neu auch Eas⁰⁷² als Spenderwagen. Bei den aus diesen Wagen umgebauten Ealos-x wurde die jeweils linke Doppelflügeltüre entfernt und die entstandene Öffnung verblecht. Bei Schäden an den Flügeltüren wurden nachträglich auch bei anderen Wagen die Türen ausgebaut, wobei es sich je nach Fall um die rechte oder linke Flügeltüre handeln konnte. Bis 2005 waren alle Wagen mit Stahlfußboden nachgerüstet, der Bestand an Ealos-x⁰⁵³ belief sich per Ende 2006 auf knapp 840 Stück.



Länge über Puffer	14,04 m
Drehzapfenabstand	8,50 m
Drehgestellachsstand	1,80 m
Ladelänge	12,80 m
Bodenfläche	35,3 m ²
Laderaum	86,0 m ³
Tara	23,0–23,4 t
Lastgrenze C/s**	53,5 / 54,0 t
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Bremsbauart	KE-GP

Der Ealos-x⁰⁵³ 31 85 592 7 003-4 gehörte zu den Wagen mit Feststellbremse. Rangierbahnhof Limmattal, 10. September 2009.

F Offene Güterwagen in Sonderbauart



Die beiden Re 4/4^{II} 11328 und 11347 haben soeben den aus Fans-u gebildeten Aushubzug 75048 Höcklerbrücke–Hüntwangen-Wil ins Anschlussgleis «Ghürst» des Kieswerks Hüntwangen zurückgestellt. Am anderen Zugsende wird demnächst die Diesellok des Kieswerks die Komposition übernehmen, um sie zum Entladegleis zu ziehen. Das Ausbruchsmaterial aus dem Tunnel Zürich–Thalwil wurde zu einem grossen Teil zum Verfüllen einer ausgebeuteten Kiesgrube verwendet. Aufnahmedatum ist der 1. Juli 2002.

F – Offener Güterwagen in Sonderbauart

Wagen mit 2 Achsen Lastgrenze ≥ 25 t und ≤ 30 t

Wagen mit 4 Achsen Lastgrenze ≥ 50 t und ≤ 60 t

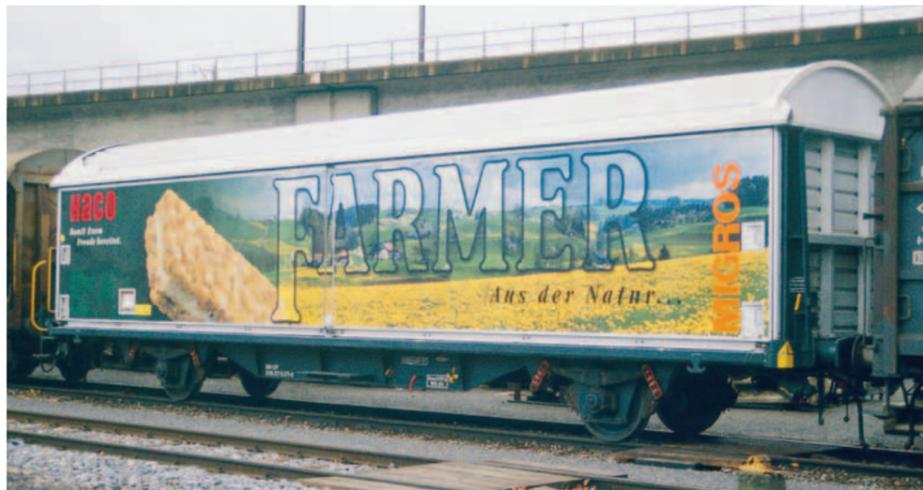
Gelenkwagen oder Wageneinheiten mit Einzelachsen und 2 Elementen: Ladelänge ≥ 22 m / < 27 m

Kennbuchstaben stehen für folgende Abweichungen:

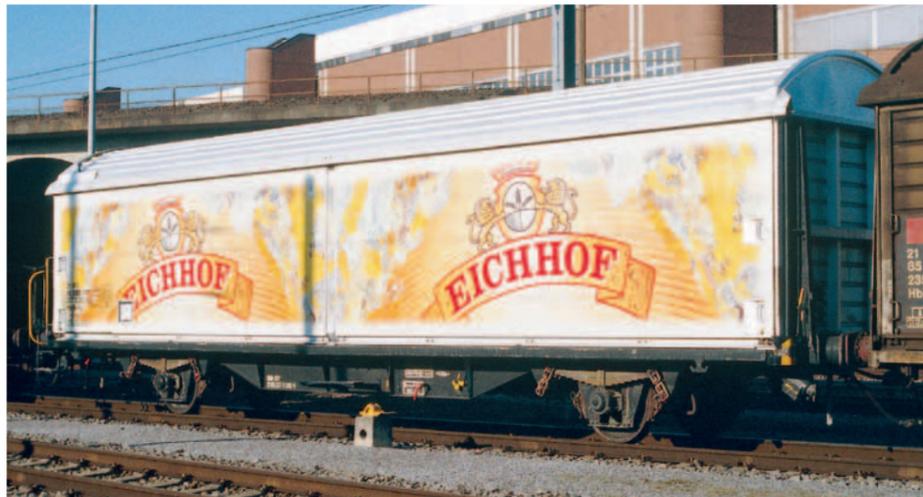
- a mit 4 Achsen, bei Gelenkwagen = mit Drehgestellen
- b Grossraumwagen mit Einzelachsen und Rauminhalt > 45 m³
- c mit dosierbarer Schwerkraftentladung, wahlweise zweiseitig, hoch liegend
- n bei Wagen mit 2 Achsen: Lastgrenze > 30 t
bei Wagen mit 4 Achsen: Lastgrenze > 60 t
- rr Wageneinheit
- s geeignet für Züge bis 100 km/h

Nationale Kennbuchstaben:

- u elektrohydraulische Kippvorrichtung
- y Laderaum < 20 m³



Das zweite, im Vergleich zum vorhergehenden eher etwas düsterere «Haco-Farmer-Migros»-Werbekleid präsentiert hier der Hbils-vy 21 85 237 0 275-9 am 1. März 2000 in Zürich Vorbahnhof. Insgesamt sechs Hbils-vy und der Hbils-vy 227 4 000 machten bis ca. 2003 Werbung für den Gümliger Nahrungsmittelhersteller.



Das kurz zuvor eingeführte, zweite «Eichhof»-Werbekleid präsentierte der Hbils-vy 21 85 237 0 282-5 am sonnigen, aber sehr kalten 4. Januar 2005 in Zürich Herdern dem Fotografen. 2008 wurde der Wagen durch SBB Cargo verkauft, die Werbung behielt er bis zum Schluss.

Hbils-vy 21 85 237 0 290–339



Auch der 1973 von SWP gelieferte Hbils-vy 21 85 237 0 335-1 wurde 2008 zusammen mit etlichen weiteren Schiebewandwagen verkauft. Am 12. Oktober 2001 wurde der Wagen im Rangierbahnhof Limmattal rangiert.



Die 1887 gegründete Chocolat Frey in Buchs AG wurde 1950 durch den Migros-Genossenschaftsbund übernommen. Insgesamt 20 Schiebewandwagen machten Werbung für den Schokoladehersteller, der am 22. August 2001 im Rangierbahnhof Limmattal angetroffene Hbils-vy 21 85 237 0 296-5 war einer von ihnen. Ein knappes Jahr später verschwand auch dieses Werbemotiv von den Schweizer Schienen.



Auch der 1989 durch Feldschlösschen übernommene Basler Brauerei Warteck wurde 2003 ein Werbemotiv gewidmet. Der unverkennbar das Spalentor präsentierende Hbils-vy 21 85 237 0 304-7 wurde am 21. Juli 2005 im Rangierbahnhof Limmattal fotografiert.



In einer Hitparade der 12 Werbemotive der 2003 gestalteten Feldschlösschen-Wagen würde dasjenige für Hürlimann-Bier auf dem Hbils-vy 21 85 237 0 304-7 wohl einen Spitzenplatz einnehmen. Am 14. Oktober 2005 stand der Wagen im Rangierbahnhof Limmattal, 2008 wurde der Werbewagen ausrangiert.



Die zusätzlichen Abschlussdeckel auf den Auslaufrohren des Upps 23 85 914 1 927-6 sind dank der tief stehenden Sonne auf dieser Aufnahme vom 25. November 2005 deutlich zu sehen. Erstaunlicherweise lag an diesem Herbsttag bereits Schnee im Rangierbahnhof Limmattal!

	000-002	100-474	500-599
Länge über Puffer	10,58 m	10,58 m	10,58 m
Achsstand	5,70 m	5,70 m	5,70 m
Laderaum	40000 l	42000 l	42000 l
mittlere Tara	13,5 t	12,0 t	12,0 t
Lastgrenze C/s	26,0 t	28,0 t	28,0 t
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h	100 km/h	100 km/h
Bremsbauart	O-GP	O-GP	O-GP-A

nummern wurden beibehalten. Dadurch kam es teilweise zu Neubelegungen von Nummern bereits ausrangierter Wagen. Ein Teil dieser Wagen blieb aber nur kurz in Betrieb, denn bereits 2008 wurden fünf von ihnen ausrangiert und abgebrochen. Da bereits 2005 einige Quarzsandwagen ausrangiert worden waren, beläuft sich der aktuelle Bestand nur noch auf etwas mehr als ein Dutzend Wagen. Auch bei den Getreidewagen hat sich die Zahl vorhandener Wagen stark reduziert. Von den drei Prototypen schied der 078 9 002

bereits 1994 aus, die beiden anderen Wagen folgten 2004. Von den Serienwagen sind noch rund 150 Wagen in Betrieb, ihr Bestand nimmt aber laufend ab. Im ersten Halbjahr 2010 begann die Serviceanlage im Rangierbahnhof Limmattal, die Bremsanlagen der noch rund 40 vorhandenen Tgpps der letzten Bauserie auf Kunststoffbremssohlen umzurüsten, so dass noch mit einer längeren Einsatzzeit dieser Wagen zu rechnen ist.



Der einstmals von der Brauerei Feldschlösschen für den Transport von Malz beschaffte JMR-Wagen von 1958 wurde vom letzten Besitzer, der VTG AG Basel, am Schluss der Karriere für den Transport von Futterhefe verwendet. Der Tpps 23 85 076 1 641-1 stand am 15. Juli 2003 im Rangierbahnhof Limmattal.

Tgpps 21 85 078 9 000-002



Zufallstreffer vom 15. September 1996 in Birsfelden Hafen: gleich alle drei Prototypen auf einem Bild! Die Tgpps 21 85 078 9 001-8, 002-6 und 000-0 (von vorne nach hinten) wurden zum Aufnahmezeitpunkt von der Firma ULTRA für Kaffeetransporte verwendet.



Der Tgpps 21 85 078 9 000-0 am 16. April 2003 im Rangierbahnhof Limmattal. Gut ist der gegenüber den Serienwagen erhöhte Aufbau mit den Verschlussdeckeln zu sehen.



Am 22. Oktober 1995 war der Tgpps 21 85 078 9 002-6 im Rangierbahnhof Limmattal abgestellt. Das Laufwerk mit Doppelschaken-Federgehänge und den über den Federböcken befindlichen Kappen weicht wesentlich von den Serienwagen ab. Es entspricht hingegen demjenigen der zur selben Zeit beschafften gedeckten Güterwagen der Bauart K⁴.



Für die Überführung des BTI-GTW Be 2/6 5072/5070/5071 von Bussnang nach Biel wurden zwei Rollschemel benötigt. Die Hauptlast ruhte auf dem Uaai 82 85 993 0 000-5, während der Uaikk 82 85 991 7 001-0 deutlich weniger Gewicht zu übernehmen hatte, wie der Höhenunterschied eindrücklich beweist! Rangierbahnhof Limmattal, 24. Oktober 2000.



Für den Transport der 57 t schweren Nivlier-Richt-Stopfmaschine B 40 UM-2 der J. Müller AG, Effretikon, diente am 11. Mai 2006 der Uaai 84 85 993 0 001-3. 2007 wurde er an die J. Müller AG verkauft und ist seither als Uaai 84 85 991 7 603-1 im Einsatz. Das Bild entstand im Rangierbahnhof Limmattal.



Eher ungewöhnlich ist, dass ein normalspuriges Fahrzeug auf einem Rollschemel überführt wird. Ob die niedrige Schleppgeschwindigkeit oder ein Schaden am Laufwerk der Grund war, dass diese 1972 von Cockerill gebaute Em 3/3 des Kieswerks Hüntwangen auf dem Uaai 31 85 993 0 000-7 transportiert werden musste, ist leider nicht bekannt. Die interessante Fuhre wurde am 18. Februar 1990 in Hinwil angetroffen.

Uaai 82 85 993 0 100-102



Am 31. August 2005 war der mit einem massiven Transportgestell für einen Rotor ausgerüstete Uaai 82 85 993 0 101-1 bei der Serviceanlage im Rangierbahnhof Limmattal abgestellt. Die Handräder der Feststellbremsen der beiden Drehgestelle sind gut zu erkennen.

1957 erhielten die SBB zwei sechssachsige Tiefladewagen mit der Bezeichnung O 73231 und 73232. 1960 wurde ein weiterer, baugleicher Wagen als O 73233 in Dienst gestellt. Leider ist der Hersteller dieser Wagen nicht bekannt. Die drei Wagen verfügten über eine auf 650 mm über der Schienenoberkante gelegene Tiefladefläche von 7,25 m Länge und 3 m Breite. Das Ladegut konnte ein maximales Gewicht von 69 t aufweisen. 1966 erhielten sie die UIC-Bezeichnung •Uai 31 85 989 2 000-002. 1971 wechselte die Typenbezeichnung bei gleich bleibenden Betriebsnummern auf •Uaai. Ab 1980 wurde das Trio dann als Uaai 31 85 993 0 100-102 geführt. 1990 wechselte das Austauschregime von «31» auf

«82», was den freizügigen Einsatz ins Ausland einschränkte. 1993 wurde der Uaai 993 0 102 ausrangiert. Die beiden verbliebenen Wagen wurden 2005 an die Firma Felbermayr verkauft. Diese nahm jedoch nur den Uaai 82 85 993 0 101 als bei der GySEV eingestellten Uaai 33 43 993 0 001 wieder in Betrieb. Er war im Frühling 2010 revisionsfällig im österreichischen Linz abgestellt. Ob der Wagen nochmals eine Revision erhalten wird, war damals noch nicht entschieden.

Länge über Puffer	20,95 m
Drehzapfenabstand	14,00 m
Drehgestellachsstand	3,40 m
Ladefläche	7,25 x 3,00 m
mittlere Tara	36,0 t
Lastgrenze D	69,0 t
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Bremsbauart	O-G



Am 11. September 2000 wurde der Uaai 82 85 993 0 101-1 von der Serviceanlage im Rangierbahnhof Limmattal, wo auch dieses Bild entstand, wegen abgelaufener Revisionsfristen an die Hauptwerkstätte Bellinzona verschickt.



Am 14. Oktober 2005 waren an der Spitze dieses aus der Ausfahrgruppe des Rangierbahnhofs Limmattal ausfahrenden Güterzuges gleich zwei Tiefladewagen eingereiht: Neben dem bei den ÖBB eingestellten, privaten Uaai 33 81 993 0 030-6 von Krupp aus dem Jahre 1973 war dies der SBB-Uaai 82 85 993 0 100-3. Beide sind mit Transformatoren für die Kraftwerke Oberhasli beladen.