



In auffälligem Anstrich machte der Vs 40 85 95 06 111-5 am 8. April 1997 im SOB-Bahnhof Altmatt für seinen Eigentümer Werbung. 2004 wurde der 1954 durch die Schindler Waggon AG, Pratteln (SWP), gebaute Wagen ausrangiert und abgebrochen.

Ebenfalls auf dem Netz der SOB, in der Abstellanlage Blatten in Einsiedeln, wurde am 1. Mai 2005 der frühere Vs 40 85 95 06 112-3 von Furrer+Frey angetroffen. Er war bereits 1995 ausrangiert und an die SOB abgegeben worden. Als Lagerwagen «AZW Nr. 16» diente er dann jahrelang der Abteilung Zugförderung und Werkstätdendienst (AZW). Heute befindet er sich in Privatbesitz.



Der 1990 aus einem SNCF-Ks entstandene Vs 40 85 95 06 114-9 am 17. April 2004 in Mühlehorn. Beim Ladegut handelt es sich um eine Bohreinrichtung, mit welcher Montagelöcher für Tunnelsignale, Fahrleitungstragwerke, Funkkabelaufhängungen und ähnliche Anwendungen in Tunnelgewölbe gebohrt werden können. Ganz links auf dem Wagen die Dieselnotstromgruppe zur Energieversorgung, in der Mitte eine Teleskoparbeitsbühne.

Interessanter Blick aus erhöhter Position auf den beim SBB-Fahrleitungsdienst in Bern Wankdorf abgestellten V 40 85 94 06 115-7 der Furrer+Frey AG. Er war bis 1990 als Lehmtransportwagen Typ Lkkm bei den SBB im Einsatz gewesen und schied 2013 oder 2014 aus dem Furrer+Frey-Dienstwagenpark aus.



| Bauart | Betriebsnummer    | Baujahr | Hersteller | Tara   | →←      | Dg.    | LüP     | Bremse |
|--------|-------------------|---------|------------|--------|---------|--------|---------|--------|
| Vas    | 80 85 98 06 117-0 | 1963    | JMR        | 23,5 t | 13,00 m | 2,00 m | 20,02 m | O-GP-A |
| Vs     | 40 85 95 06 118-0 | 1957    | JMR        | 11,2 t | 6,50 m  | –      | 12,00 m | O-GP-A |
| Vs     | 40 85 95 06 119-8 | 1957    | JMR        | 10,8 t | 6,50 m  | –      | 12,00 m | O-GP-A |
| Vs     | 40 85 95 06 120-6 | 1958    | JMR        | 10,7 t | 6,50 m  | –      | 12,00 m | O-GP-A |
| Vs     | 40 85 95 06 121-4 | 1957    | Marly      | 12,4 t | 8,00 m  | –      | 13,86 m | O-GP   |
| Vs     | 40 85 95 06 122-2 | 1965    | ?          | 12,7 t | 8,00 m  | –      | 14,00 m | O-GP   |
| Vs     | 40 85 95 06 123-0 | ?       | ?          | 12,1 t | 8,00 m  | –      | 13,90 m | O-GP   |
| Vs     | 40 85 95 06 124-8 | 1970    | FC         | 11,6 t | 8,00 m  | –      | 13,86 m | O-GP-A |



In Grenchen Süd konnte am 19. November 2005 der Vs 40 85 95 06 118-0 fotografiert werden. Er ist zusammen mit den Vs 06 119 und 120 seit 1999 im Furrer+Frey-Dienstwagenbestand. Alle drei Wagen wurden aus Schutzwagen Bauart Llmps umgestaltet.

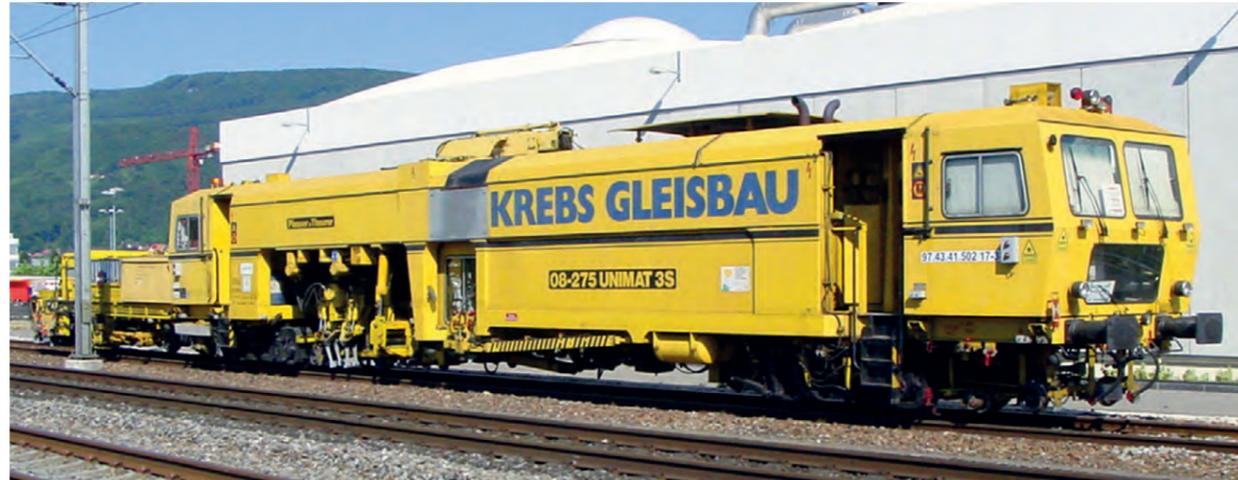


Am 29. April 2015 herrschten in Rigi Staffel noch winterliche Verhältnisse, als der BDhe 4/4 22 der Rigi Bahnen AG den frisch umgebauten und nun fest bei den Rigi Bahnen stationierten Vs 40 85 95 06 118-0 von F+F auf seiner Probefahrt Richtung Rigi Kulm schob.



In Landquart wurden am 11. August 2000 die leeren Vs 40 85 95 06 120-6 und 119-8 angetroffen. Die normalerweise mit diesen Wagen transportierten Iteco-Hebebühnen waren währenddessen auf dem RhB-Netz im Einsatz.

## Universalstopfmaschine Unimat 08-275/3S



Zwischen zwei Einsätzen war die Unimat 08-275/3S von Krebs Gleisbau am 19. Juni 2005 in Egerkingen abgestellt. Diese 1988 durch Plasser & Theurer gebaute Universalstopfmaschine wurde 2007 nach Italien verkauft. Sie war unter der VdM-Nummer 97 43 41 502 17-3 in Deutschland registriert.

## Universalstopfmaschine Unimat 08-475/4S



Die knapp 35 m über Puffer messende, 2001 von Plasser & Theurer abgelieferte Unimat 08-475/4S am 19. September 2013 im Rangierbahnhof Limmattal.

Am 2. Juni 2014 konnte die unter der VdM-Nummer 97 43 42 534 17-5 in Deutschland registrierte Unimat 08-475/4S ein weiteres Mal im Rangierbahnhof Limmattal porträtiert werden. An der Vorderseite der Bedienerkabine fallen die zahlreichen Arbeits- und Signalleuchten auf. Die aus zwei im Betrieb nicht trennbaren Fahrzeugteilen bestehende Maschine verfügt über zwei Einzelachsen und zwei Drehgestelle.



## Gleis- und Weichenstopfmaschine Unimat 09-16/4S



Eine Ae 6/6 überführte am 22. September 2010 die als 97 43 53 501 18-8 registrierte Unimat 09-16/4S von Krebs Gleisbau zum nächsten Einsatzort. Im Rangierbahnhof Limmattal konnte das imposante Fahrzeug im Bild festgehalten werden.



Die gegenüberliegende Fahrzeugseite der Unimat 09-16/4S am 15. Juli 2013 im Rangierbahnhof Limmattal. Die 42,94 m lange Gleis- und Weichenstopfmaschine verfügt über insgesamt neun Achsen, wobei neben der links im Bild erkennbaren Einzelachse vier Drehgestelle vorhanden sind.



In Uznach war am 25. Oktober 2013 die SBB Cargo-Re 4/4<sup>II</sup> 11190 mit der Unimat 09-16/4S von Krebs Gleisbau zum nächsten Einsatzort Herisau unterwegs. Auffallend sind die überbreiten Pufferteller und die zahlreichen Arbeits- und Signalleuchten an der Stirnseite. Unter der Bedienerkabine ist das Richtmesssystem der Maschine angeordnet.



Komplett umgestaltet war der P 10152 am 28. März 2008 in Landquart zu sehen. Neu war er als Materialwagen der Nivellier-Richt-Stopfmaschine B 40 UM-3 zugeteilt. Neben niedrigen Aluminiumbordwänden hatte der Umbau auch eine Übergangsbühne am zweiten Wagenende gebracht. Anfang 2011 erfolgte der Abbruch dieses Wagens.

## P 10153

Der Vk [P] 10153 entstand 1986 durch Umzeichnung aus dem RhB-Materialwagen Xk 9082<sup>II</sup>. 1903 durch die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) als Hochbordwagen L 1037 an die RhB geliefert, war er ab 1911 als L 6037 und ab 1969 als Ek 6037 im Einsatz. 1984 erfolgte die Umzeichnung zum Dienstwagen, 1986 der Verkauf an die J. Müller AG. Landquart, 26. Februar 2003.



In Pontresina war der P 10153 am 26. September 2009 abgestellt. Die Bezeichnung «Vk 10153» ist nur noch teilweise vorhanden, für die Anschriften war in der Zwischenzeit eine zusätzliche Tafel montiert worden. Der Wagen diente hier dem Transport eines Schienenhebergeräts (links) und eines Schienenumsetzgeräts (Mitte). Der stirnseitige Hiab-Kran erleichtert deren Auf- und Ablad.



Platzsparend waren die P 10153 und 10155 am 30. Januar 1998 in Hinwil abgestellt, währenddem sich die normalerweise darauf verladenen Gleisbaugeräte in der winterlichen Revision befanden.



## P 10154

Der P 10154 der J. Müller AG war 1986 aus dem RhB-Dienstwagen Xk 9098<sup>I</sup> umgezeichnet worden. Am 21. Oktober 1988 war der vom neuen Besitzer als Werkzeugwagen zur Nivellier-Richt-Stopfmaschine B 40 C verwendete Wagen in Alp Grüm abgestellt.

Etwas mehr als 14 Jahre später wurde der P 10154 am 24. November 2002 in Kägiswil an der Brüniglinie der SBB angetroffen. Baulich zeigte er sich immer noch im letzten Betriebszustand als Güterwagen. 1906 war dieser Wagen durch die Staudinger Waggonfabrik, Stauding (Österreichisch-Ungarische Monarchie), als K 785 an die RhB geliefert worden. Ab 1911 als K 5385 unterwegs, folgte 1951 die Modernisierung, welche neben einer Chassisverlängerung um einen Meter auch einen neuen Wagenkasten und die Bezeichnung K<sup>1</sup> 5793 mit sich brachte. Vermutlich 2012 wechselte dieser Dienstwagen innerhalb der Sersa Group zur Sersa Technik AG.



## P 10155

Der sowohl als P 10155 als auch als Vk 10155 bezeichnete Tragwagen für das Jochhebergerät «Schnägg» am 24. Januar 2006 in Hinwil.

In Landquart wurde am 27. November 2012 dieses Bild des P 10155 gemacht. Er sah vor dem Umbau zum «Schnägg»-Tragwagen genau so aus wie der oben gezeigte P 10154. Auch hier war die Staudinger Waggonfabrik 1906 als Lieferant aufgetreten. Die Bezeichnung lautete ursprünglich K 779, ab 1911 K 5379 und nach der Modernisierung 1951 K<sup>1</sup> 5792. 1969 folgte die Umzeichnung zum Gbk 5792 und 1984 diejenige zum Dienstwagen Xk 9097<sup>I</sup>. 1986 wurde der Wagen an die J. Müller AG verkauft.





Am 11. April 1992 wurde die bezeichnunglose DH 240 B abgestellt in Rümlang angetroffen. Gut möglich, dass ein Motor- oder Getriebschaden die Einsatzzeit dieser Lok vorzeitig beendet hatte.



Die beiden Vorbauhauben und das Führerhaus waren alles, was von der 1965 gebauten DH 240 B am 18. März 1994 in Rümlang noch zu sehen war.

## Henschel DH 500 Ca

| Bezeichnung  | Name   | Hersteller | Baujahr | Fabriknummer | Herkunft                                       |
|--------------|--------|------------|---------|--------------|--|
| Em 837 901-8 | Monica | Henschel   | 1963    | 30511        | Mietlok Gleis-Genossenschaft Ristet-Bergerm.   |
| Em 837 951-3 | Karin  | Henschel   | 1966    | 31113        | ex Perlen Papier AG, Raffinerie de Cressier SA |

## Em 837 901 «Monica»



Nur als Mietlok befand sich die Em 837 901-8 «Monica» im Einsatzbestand der Sersa AG. Die am 22. Mai 1996 für Rangierarbeiten in Zürich HB eingesetzte Lok war 1963 von Henschel fabrikneu an die Gleis-Genossenschaft Ristet-Bergermooos in Birmensdorf geliefert worden, wo sie die Betriebsnummer 1 und den Namen «Monica» erhielt. Mangels Bedarf verkaufte die Gleis-Genossenschaft die Em 837 901-8 schliesslich 2013 an die Firma Stauffer Schienen- und Spezialfahrzeuge, Frauenfeld.

## Em 837 951 «Karin»



Mit Rangierarbeiten auf dem Anschlussgleis des «BodenWaschZenter ESAR» der Eberhard Recycling AG war die Em 837 951-3 «Karin» der Sersa AG am 30. September 2003 beschäftigt, als dieses Bild in Rümlang entstand. Wie die vorangehend beschriebene «Monica» war auch sie von Henschel fabrikneu in die Schweiz geliefert worden. Besteller war die Raffinerie de Cressier SA, Cornaux, welche die DH 500 Ca ab Oktober 1966 auf ihrem ausgedehnten Werksbahnnetz einsetzte. 1976 wechselte sie zur Papierfabrik Perlen AG, Perlen. Der mittlerweile als Perlen Papier AG firmierende Papierhersteller verkaufte die Lok 1994 an die Sersa AG.

Nach einer im Juni 1999 durchgeführten technischen Kontrolle präsentierte sich die Em 837 951-3 «Karin» am 20. März 2000 in Zürich HB in sehr gepflegtem, äusseren Zustand dem Fotografen.



|                       |             |
|-----------------------|-------------|
| Achsfolge             | C           |
| Höchstgeschwindigkeit |             |
| – Rangiergang         | 30 km/h     |
| – Streckengang        | 60 km/h     |
| – geschleppt          | 60 km/h     |
| Kraftübertragung      | hydraulisch |
| Dienstgewicht         | 60,0 t      |
| Länge über Puffer     | 8,90 m      |
| Achsstand             | 3,00 m      |
| Raddurchmesser        | 1250 mm     |
| Dieselmotor           |             |
| – Bauart              | 12 V 1416A  |
| – Nennleistung        | 368 kW      |
| – Nenndrehzahl        | 1800 U/min  |
| Getriebe              | L 37        |
| Bremsbauart           | Wabco-P     |

Einen Monat später, am 20. April 2000, entstand an derselben Stelle im Gleisvorfeld des Zürcher Hauptbahnhofs diese Aufnahme der Em 837 951-3 «Karin», welche die andere Seite der Lok zeigt.





Ohne Containerlast, dafür mit zwei das Eigengewicht auf 40 t erhöhenden Betonklötzen beladen konnte der Vas 80 48 98 06 401-4 am 29. Juli 2009 erneut im Rangierbahnhof Limmattal fotografiert werden. Der Dieselöltank ist neu in der Mitte positioniert. Eine zusätzliche Material- oder Werkzeugkiste vervollständigt die Ausrüstung. Wenig später wechselte der Wagen in den Vanomag-Bestand, wo er als Material- und Gegenlastwagen zum Kran XI eingesetzt wurde.



Der Material- und Schutzwagen für MFS Vas/Rgs 80 48 98 06 403-0 am 6. September 2007 in Winterthur. Gleichzeitig mit den drei 2005 durch die Carlo Vanoli AG über die bulgarische Firma Railtrader Logistics beschafften Vas 06 402-404 ergänzte auch die SOB ihren Dienstwagenbestand mit einem gleichartigen Wagen. Dieser erhielt die Bezeichnung Xas 80 48 98 52 210-2.



Am 13. Juni 2008 erhöhten zusätzliche Betongewichte die Tara des Vas/Rgs 80 48 98 06 403-0 auf 40 t. Zudem standen neu an beiden Wagenenden Stützböcke für die MFS-Übergabebänder zur Verfügung. Das Bild des 1981 durch die bulgarische Waggon-fabrik Burgas gebauten Wagens entstand im Rangierbahnhof Limmattal.



Am frühen Morgen des 16. März 2012 konnte Jeanpierre Moret bei Herzogenbuchsee die Richtung Langenthal fahrende Re 4/4<sup>II</sup> 11318 von SBB Cargo mit dem Vas 80 48 98 06 403-0 und zwei MFS 100 am Haken mit der Kamera einfangen.



Mit einem zusätzlichen 10-Fuss-Materialcontainer wurde der mittlerweile als Vas 99 85 9350 032-0 bezeichnete MFS-Schutzwagen mit der früheren Bezeichnung Vas 80 48 98 06 403-0 am 18. Juni 2014 in Rotkreuz angetroffen.



1995 konnte die Kirow Leipzig AG den SBB zwei Gleisbaukräne des Typs KRC 800 liefern. 2011 wurde einer der beiden, der XTmaas 80 85 95 89 001-9, samt dem zugehörigen, mit eigenem Antrieb ausgerüsteten Schutzwagen XTmas 80 85 98 89 010-7 ausrangiert. Letzteren übernahm 2012 die Carlo Vanoli AG und stellte ihn als VTmas 99 85 9310 020-4 in Dienst. Am 24. Januar 2015 konnte er als MFS-Schutzwagen hergerichtet in Samstagern fotografiert werden.



Der als Schutzwagen zu MFS verwendete Xs [Vs] 99 85 9310 021-2 am 13. März 2015 im Rangierbahnhof Limmattal. Die verlängerte Pufferbohle zeigt, dass der Wagen ursprünglich mit einer Bremserbühne ausgerüstet war. Die Länge über Puffer beträgt deshalb entgegen der Anschrift am Wagen 13,98 m und nicht 13,86 m.



Der gemietete On Rail-Res 37 80 394 0 063-5 am 12. März 2015 als MFS-Schutzwagen im Rangierbahnhof Limmattal. Er war 1981 von der Ferriere Cattaneo SA, Giubiasco (FC), als Res 31 85 393 6 255-4 an die SBB geliefert worden.



Der trotz der möglichen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h als VTmaas bezeichnete [VTmaas] 80 85 95 81 702-0 am 23. August 2005 im Rangierbahnhof Limmattal. Seine Eigenfahrgeschwindigkeit liegt bei 25 km/h.



Ebenfalls noch mit seiner ursprünglichen Bezeichnung VTmaas[s] 80 85 95 81 702-0 war der Vanomag-Kran IX am 24. Oktober 2011 im Rangierbahnhof Limmattal unterwegs. Parallel zum für Gleisbauarbeiten prädestinierten Kran VIII beschaffte Vanomag 2001 diesen für Gleisbauarbeiten und auch Brückenmontagen ausgelegten Kran des Typs GS 130.10 TS bei der Mannesmann Dematic Gottwald AG in Düsseldorf (D).



Relativ leichtfüßig erscheint der 116 t schwere VTmaas[s] 80 85 95 81 702-0 in dieser am 22. September 2010 im Rangierbahnhof Limmattal entstandenen Seitenansicht. Hinter den silberfarbigen Rollländen befindet sich der Maschinenraum.

Am 25. März 2014 war der VTmaas[s] 99 85 9219 029-7 für einmal für ein Arbeitseinsatz im Rangierbahnhof Limmattal anwesend. Der rückseitige Ballastausleger ist teilweise ausgefahren, zwei Ballastplatten à 11 t sorgen für die nötige Standfestigkeit bei den Kranarbeiten. Die maximale Tragfähigkeit liegt bei 130 t. Der bis 18 m vor Puffer ausfahrbare Teleskopausleger ermöglicht den Aus- und Einbau von bis zu 36 m langen Gleisjochen.



Am 12. August 2014 wurde der nun als Sonderfahrzeug mit der Bezeichnung VTmaas[s] 99 85 9219 029-7 eingereichte Vanomag-Kran IX erneut im Rangierbahnhof Limmattal angetroffen. Er ist als «Schweres Nebenfahrzeug» mit der VdM-Nummer 97 82 54 502 19-5 auch in Deutschland registriert. Ein 262 kW leistender Mercedes-Benz-Dieselmotor dient als Energielieferant für das vielseitig einsetzbare Fahrzeug.

Der VTmaas[s] 80 85 95 81 702-0 am 10. Oktober 2005 im Rangierbahnhof Limmattal. Die vier je 11 t schweren Ballastplatten sind für die Überführungen auf dem links erkennbaren Gegenlastwagen VTmaas/Rgs [Vas] 80 85 98 06 412-5 abgelegt. Bereits nach relativ kurzer Einsatzzeit stürzte dieser Kran am 24. Mai 2004 bei einem Arbeitseinsatz beim Spurwechsel «Mundbach» auf der Lötschberg-Südrampe um, wobei am Fahrzeug ein Schaden von rund CHF 800000.- entstand. Nach der Reparatur durch die Firma Gottwald kam er wieder in Betrieb.



## Kran X



In der Abendsonne stellte sich am 5. März 2010 der [VTmaas] 99 85 9319 000-7 im Rangierbahnhof Limmattal zum Porträt. Der Gleis- und Brückenkran des Kirow-Typs KRC 1010 erhielt als zehnter Kran im Bestand die Bezeichnung Kran X.