



Ebenfalls aus der ersten Serie stammt dieser Wagen mit liegendem, zylindrischem Kessel. Von dieser Ausführung gab es nur zwei Exemplare.

## 100 Wagen

Eine beachtliche Stückzahl für einen Güterwagen, zumal für einen Spezialwagen. Und das dann auch noch für eine nur in einem Kanton aktive Bahngesellschaft! Entstanden sind die Wagen in mehreren Bauserien in den Jahren zwischen 1955 und 1964. Ausschlaggebend für die Entwicklung dieses Wagentyps waren die Anfang der 50er-Jahre rapide steigenden Zementtransporte auf dem Schienennetz der RhB. In diesem Zeitabschnitt begann der Aus- und Neubau von verschiedenen Kraftwerksbauten. Investitionen in den Strassenbau und in der privaten Bauwirtschaft bescherten dem Baustoff Beton eine grosse Nachfrage. Der für die Herstellung des Betons erforderliche Zement wurde noch bis Mitte der 50er-Jahre fast ausschliesslich in Papiersäcken transportiert. Hierbei war ein Verlust von bis zu 10% der Transportmenge nicht selten. Häufig platzen die Säcke beim Umladen durch unsachgemässen und manchmal zu stürmischem Umgang einfach auf.

Abhilfe sollten Silowagen schaffen. Die Firma Maschinen- und Bahnbetarf AG, Dübendorf (MBA - heute Bahnbedarf AG, Bas-

tersdorf), lieferte die technische Ausrüstung und die Behälter für den Transport dieses nässeempfindlichen Transportgutes.

Bedingung seitens der RhB war, dass ein solcher Behälter auf einem zweiachsigen Güterwagengestell mit 3,5 m Achsstand montiert werden konnte. Das Wagengewicht sollte dabei maximal 8,2 t betragen und eine Zuladung von 15 t erlauben.

Bei allen Kesselformen erfolgt die Beladung von oben. Der Zement fliesst dabei mittels Schwerkraft über eine Öffnung drucklos in den Kessel. Die Einfüllöffnung wird mit einem drehbaren Deckel mit Vorreibern verschlossen. Am Umladeort kann der Behälter mittels Druckluft entleert werden. Um die Zementladung zu lockern, wird für den Entladevorgang von unten Druckluft mit einem Druck von etwa 2,9 bar (2 atü) in den Behälter geleitet. Sie sorgt dafür, dass sich der pulverförmige Zement lockert und so ins (Fließen) kommt. Durch den Entnahmestutzen am Boden des Behälters wird das Transportgut über Rohrleitungen entweder nach links oder nach rechts aus dem Wagen in ein Silo oder in

andere Fahrzeugbehälter umgepumpt. Mit dieser Technik lassen sich die 15 t Zement pro Wagen in etwa einer Viertelstunde entladen.

Die Wagen wurden ursprünglich mit der Gattungsbezeichnung Ob1 in Dienst gestellt, aber bereits ab 1969 mit der heute noch gebräuchlichen Bezeichnung Uce geführt. Hierbei steht «U» für Spezialwagen, «c» für Druckluftentladung und «e» für Zementtransport.

In einer ersten Serie entstanden 1955 insgesamt zwölf Wagen. Die Wagen mit den Betriebsnummern 8051 bis 8062 erhielten einen Behälter mit einer auch nach unten eher kugeligen Form. Gebaut wurden die Behälter der ersten Serie durch die Firma STAG in Maienfeld. Diese Form erforderte eine relativ aufwendige Befestigung der Kessel mit Steifenblechen auf den Untergeelen.

Das Kesselvolumen betrug 11,2 m<sup>3</sup>, das Ladegewicht lediglich 14,6 t. Die Wagen erhielten 1969 die Bezeichnung Ucek, wobei das «k» für ein Ladegewicht unter 15 t steht.