



Foto: Hansruedi Burkhalter

Wagen aus der letzten Bauserei mit Längsträgern in Fischbauchausführung.



Foto: Tibert Keller

Ein 14-Wagen-Zug, hier wohl als Leerwagenzug unterwegs.



Foto: Tibert Keller

Die Abfüllanlage in Untervaz. «Mohnköpfe» und Lkw-Wechselcontainer.



Foto: Tibert Keller

Eine Zementlieferung für die Gotthard-Baustelle auf dem Netz der MGB.

Die Untergestelle für diese Wagen lieferte die Firma Flug- und Fahrzeugwerke AG, Altenrhein (FFA), Drehgestell- und Waggonbau (bis 1987 – danach Stadler Rail AG, Bussnang). Die Wagen mit den Betriebsnummern 8061 und 8062 wurden abweichend mit einem liegenden, zylindrischen Kessel aufgebaut. Diese Behälterform wurde jedoch wieder verworfen, sodass diese beiden Wagen quasi Einzelstücke geblieben sind.

Mit den Wagen 8063 bis 8066 wurden 1956 die ersten Wagen mit der später namensgebenden Behälterform gebaut. Diese Kessel und die aller übrigen Wagen stammen von den Metallwerken Buchs SG. MBA komplettierte die Kessel und entwickelte die Entladevorrichtung. Die Wagen dieser Serie haben noch einen Behälter mit 11,2 m<sup>3</sup> Ladevolumen, aber bereits eine Ladekapazität von 15 t. Mit den Wagen 8001 bis 8004 entstanden dann die ersten Fahrzeuge mit einem Kessel von 12,5 m<sup>3</sup> Inhalt. Dieses Kesselvolumen wurde auch für alle weiteren Lieferungen beibehalten. Allerdings unterscheiden sich die gelieferten Behälter teilweise geringfügig in ihrer Form. Es gibt Wagen mit einer Kesselform, deren

oberer Abschluss als Kugelkalotte ausgeführt ist (Betriebsnummern 8001 bis 8010 und 8083 bis 8100), und solche mit kegelförmigem Ansatz und kleinerer oberer Kugelkalotte. Aber nicht nur durch die Behälterform unterscheiden sich die einzelnen Wagen. Die Untergestelle, die durch die Firma FFA geliefert wurden, weisen Längsträger mit einem angeschweissten Sprengwerk aus Flachstählen auf. Die Untergestelle, die von der Firma Josef Meyer, Rheinfelden (JMR), Güterwaggonbau, Revisionen, Reparaturen (heute Josef Meyer Rail AG, Rheinfelden), geliefert wurden, haben einen geschlossenen, ebenfalls geschweissten Fischbauchträger und einen Achsstand von 4 m (Betriebsnummern 8005 bis 8010 und 8083 bis 8100, Baujahr 1964). Je nach Behälterform unterscheidet sich auch die Verrohrung der Wagen.

### 60 Jahre auf der Schiene

Kaum je ein Güterwagen hat aufgrund seiner auffälligen Form so viel Interesse auf sich gezogen. Die umgangssprachliche Namensgebung erfolgte bereits kurz nachdem die Wagen der Serienproduktion auf das Gleis gestellt worden waren. Seitens der

RhB wurden die Wagen ziemlich freizügig in allen möglichen Zusammenstellungen in Güterzüge eingereiht. Aber auch Ganzzüge wurden gebildet. Beladen wurden die Wagen im Zementwerk in Untervaz. Von hier aus konnte der Zement für die Betonproduktion im gesamten RhB-Netz verteilt werden. An den Umschlag- oder Produktionsorten wurden Siloanlagen errichtet, die der Zwischenlagerung dienten. Ein Teil der Fahrzeugflotte wurde auch an andere Bahngesellschaften mit Meterspurnetzen vermietet. So weist eine Liste aus dem Jahr 1980 aus, dass die Wagen 8093 und 8097 (mit Zahnradbremse) an die FO vermietet waren. Der Wagen 8051 wurde im gleichen Jahr bei der MOB eingesetzt. Eine der letzten regelmässigen Transportaufgaben hatten die Wagen für den Bau des Gotthard-Basistunnels zu erbringen. Die RhB führte die Wagen bis Disentis. Von dort aus wurden sie an den Baustellenzugang des Zwischenangriffs bei Sedrun gebracht. Aufgrund des Einsatzes moderner Wechselcontainer für den Zementtransport werden sie jetzt nicht mehr benötigt und nach annähernd 60 Betriebsjahren nach und nach ausgemustert und abgebrochen.