



Die Typenskizze der Tagnpps-Wagen zeigt gut die fünf Ladeklappen auf dem Dach und den durchbrochenen Grundrahmen der Wagen.

unverändert ist, wurden die Wagen bei den Kunden gut aufgenommen. Die Einführung und die Ablösezeit verliefen somit reibungslos.

Allerdings zeigte sich recht bald, dass die Konstruktion der Silos nicht völlig ausgereift war und die Probleme bezüglich der Risse sich auch bei dieser Bauart wiederholten. Bereits nach einigen Jahren im Einsatz wurde die maximale Geschwindigkeit ohne Ladung aus Sicherheitsgründen von 120 km/h auf 100 km/h reduziert, und mindestens acht Wagen (Nummern 002, 118, 127, 129, 156, 167, 179, 185) wurden 2008 bei Graaff und zwei (Nummern 150, 197) 2010 bei der Josef Meyer AG (JMR) saniert. Beide Firmen versuchten, im Rahmen der finanziellen Vorgaben ein zweckmässiges Sanierungskonzept zu entwickeln, was aber im wesentlich aus Kostengründen nicht weiterverfolgt wurde. Die Lösungsvariante Graaff umfasst an der Längswand zwei zusätzlich Längsverstrebungen auf zwei Ebenen und das Modell Meyer Verstärkungen auf der abgeschrägten Ebene der Längswand. Bei der Lösung Graaff musste das SBB-Cargo-Logo entfernt werden. Da auf eine generelle Sanierung der Wagenserie bis anhin verzichtet wurde, ist davon auszugehen, dass die Wagen bis zu grösseren Schäden im Einsatz bleiben und danach dem Abbruch zugeführt werden.



Der Tagnpps 31 85 0664 150-1 gehört zu den zwei durch JMR sanierten Wagen und ...



... unterscheidet sich stark vom Tagnpps 31 85 066 4 167-5, welcher von Graaff saniert wurde.