

fer fribourgeois Gruyère-Fribourg-Morat (GFM) und die Brünigbahn der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Bei Einsätzen auf der SchB, FO, VZ oder den SBB konnten die Wagen mit einem Bremszahnrad des entsprechenden Zahnstangensystems ausgerüstet werden, was das Eigengewicht um 400 kg erhöhte und zulasten der Nutzlast ging. Die Wagen waren als Flachwagen mit Kesselaufsatz konstruiert, der Kessel konnte also vom Wagen abgehoben und der Wagen als reiner Flachwagen verwendet werden. Allerdings wurde dies im Betrieb nie so umgesetzt. In den 1990er-Jahren wurden die Tankwagen vom Oberkriegskommissariat (OKK), in das die BTA 1968



Ebenfalls am 13. August 1968 in Brig befand sich der P 8911 der SBB-Brünigbahn.

Foto: Sig. Peter Hürzeler



Dieser Kerosinzug auf der FO zeigt gut den Unterschied zwischen Wagen der beiden Serien.



Der X 761 der ZB besteht aus einem Originalkessel und dem Untergestell vom SBB Gb 2214.

aufgegangen sind, an die Privatbahnen abgegeben. Viele Wagen wurden nun ihrer Kessel beraubt und als Dienstwagen genutzt. Details zu den Laufbahnen der einzelnen Fahrzeuge können der Tabelle entnommen werden.

Das Untergestell ist 7780 mm lang, und der Radstand misst 4600 mm. Wegen der einseitig angebrachten Bremsplattform sind die Räder nicht zentriert. Das Eigengewicht betrug ohne Bremszahnrad und 9,6 t, und die Wagen konnten so 12 t Ladegewicht aufnehmen. Später wurde bei einigen Wagen das Ladegewicht auf 14,2 t erhöht. Als Bremssystem sind die Wagen mit Druckluft- oder Vakuumbremse ausgerüstet. Die Wagen wurden mit Ausnahme der bei der MOB immatrikulierten Wagen, die bis in die 1970er-Jahre oxydrot unterwegs waren, mit grauem Fahrwerk und Kessel geliefert. Die der SBB und MOB zugeteilten Wagen hatten zeitlebens nie eine schwarze Bauchbinde. Die restlichen Wagen erhielten diese in den späten 1950er-Jahren. Eine Analyse von älterem Bildmaterial lässt den Schluss zu, dass zumindest die FO- und SBB-Wagen mit Speichenrädern ausgerüstet waren, während bei der RhB und der MOB bereits Scheibenräder verwendet wurden.

Galt es, die Kerosinlager der Alpenflugplätze mit Treibstoff zu beliefern, wurden jeweils Ganzzüge von vier bis fünf Wagen gebildet. Hierzu halfen die RhB-Wagen jeweils auf dem Nachbarnetz der FO und der BVZ aus. Musste das Kerosinlager in Saanen aufgefüllt werden, kamen jeweils zusätzliche Wagen der RhB und/oder der SBB auf dem MOB- und GFM-Netz zum Einsatz. Mit Ablieferung der zweiten Serie im Jahr

Foto: Sig. Patrick Heuberger