



Die MOB baute 2000 den P 891 zum Schienentransportwagen X 53 um.



Der SBB P 8911 wurde bei der CJ zum Container-Flachwagen umgebaut.

1971 endeten die Einsätze ausserhalb des eigenen Stammnetzes, hatte ab diesem Zeitpunkt doch jede Bahn genügend «eigene» Wagen zur Verfügung. Standen keine Armeetransporte an, konnten die jeweiligen Bahngesellschaften über die Kesselwagen frei verfügen. Als sich die Schweizer Armee in den 1990er-Jahren nach und nach von den Gebirgsflugplätzen zurückzog, gingen die Tankwagen an die einzelnen Bahnen über. Die RhB-Wagen waren bereits zuvor

auf die GFM und die MOB verlegt worden. Viele Wagen wurden nun ihrer Kessel beraubt und zu Dienst- oder Baudienstwagen umgebaut. Einige Exemplare sind so noch heute auf Schmalspurschienen zu finden.

Das Modell in Spur H0m

Mitte Oktober lieferte BEMO die erste Serie der Modelle der BTA-Tankwagen an den Fachhandel aus. Mit den fünf RhB-, den drei MOB- und den drei SBB-Modellen lassen

sich zwei fünfteilige Ganzzüge bilden, wie sie Ende der 1960er-Jahre im Einsatz standen. Gelfiefert werden die Modelle in der für BEMO üblichen Verpackung mit Blister schale. Zwei Plastikbändchen helfen, die Wagen ohne Abklemmen der filigranen Kleinteile aus der Verpackung zu nehmen. Der Beutel mit den Zurüstteilen beschränkt sich auf einen Spritzling mit acht Bremsbacken und vier Luftschräuche. Der schlach tene Beipackzettel erklärt, wie die



Eine Typenaufnahme vom RhB P 10002 mit dem gealterten Kessel. Am Pufferbalken sind die Löcher für die Zurüstteile zu erkennen.