



schäftigen. Nichtsdestotrotz wurde das Projekt mit stoischer Berner Hartnäckigkeit verfolgt und nun erfolgreich abgeschlossen.

Vorbild

Mitte der 1950er-Jahre machte man sich bei den SBB Gedanken, wie der Getreidetransport rationalisiert werden könnte. Bis anhin wurde das Getreide in Säcke gefüllt, die dann einer nach dem anderen in gedeckte Wagen gestapelt wurden. Die personalintensive Handarbeit war wirtschaftlich nicht länger zu verantworten. 1956 wurden vorerst drei Prototypen eines neuartigen Silowagens in Betrieb genommen. Die als Zweilachser konzipierten Wagen bestehen im Wesentlichen aus dem teilweise offenen Untergestell und einem Siloaufbau. An einem Wagenende ist eine Bremserbühne mit Handbremskurbel aufgebaut. Der geschlossene Aufbau weist im Inneren zwei vollständig getrennte Silokammern mit je 20 m³ Inhalt auf. Die Beladung erfolgt vom Dach

her über mehrere grosse Klappdeckel, welche im geschlossenen Zustand das geladene Produkt vor Nässe schützen. Für die Entladung ist pro Silo am Wagenboden ein Auslauf vorhanden, der drehbar ist. Die Be- und die Entladung erfolgen rein nach dem Schwerkraftprinzip. Die Fahrzeuge wurden als O 76501–76503 bezeichnet. Die drei Wagen erleichterten den Transport von Getreide enorm, und so wurden in den Jahren 1958–1963 in zwei Losen weitere Wagen mit einigen kleineren Verbesserungen – so konnte das Ladevolumen auf 42 m³ erhöht und das Gewicht der Wagen auf 12 t gesenkt werden – beschafft und als O 76504–76878 eingestellt. Gleichzeitig nahm auch die BLS fünf Wagen (O 4061–4065) in Betrieb.

Die Wagen eigneten sich nicht nur für Getreide, sondern generell zum Transport von feinkörnigem, nässeempfindlichem Ladegut. So beschafften die SBB gleichzeitig auch die O 76879–76883 und die

O 76901–76920, die dezidiert zum Transport von Quarzsand eingesetzt wurden und entsprechende Anschriften trugen. Mit Einführung der UIC-Numerierung wurden die Getreidewagen neu als Udgs 21 85 912 9 100–474 und die Sandwagen als Uds 21 85 911 0 000–024 bezeichnet. Ab 1967 wurde zudem eine dritte Serie an Wagen beschafft, die jedoch im Bereich der Silos einige Konstruktionsänderungen aufwiesen. Mit der Reform der UIC-Bezeichnungen ab 1980 wurden die Getreidewagen als Tgpps 21 85 578 9 104–474 (die drei Prototypen liefen als 21 85 578 9 000–002) und die Sandwagen als Tpps 21 85 576 1 000–024 bezeichnet. Ab 1989 erfolgte noch eine Anpassung des Nummernkreises auf Tgpps 21 85 078 9 104–474 beziehungsweise Tpps 21 85 076 1 000–024. Die BLS-Fahrzeuge durchliefen den Wechsel analog dazu, sie waren zeitlebens in den Privatbahn-Wagenpark eingestellt und hatten die Eigentumskennzeichnung 62.

Foto: R. M. Heijne, Sig. Peter Hürzeler



Mittels mobiler Getreidelifte konnten Tgpps fast überall beladen werden.

Foto: Joseph R. Quinn, Sig. Peter Hürzeler



Am 19. März 1980 erreicht der Rheinfelder Nahgüterzug Pratteln.