

Während sie ursprünglich im normalen Rotbraun der Güterwagen gestrichen waren, wurde zu Beginn der 1980er-Jahre an zwei Wagen ein Anstrich in Bordeauxviolett getestet, der sich aber nicht bewährte. Das erste Exemplar erhielt zusätzlich ein waghengrosses Ährnsymbol, das aber schon bald wieder entfernt wurde. Ein Teil der Wagen erhielt dann anlässlich von Revisionen einen grauen Anstrich. Wegen geänderter Transportbedürfnisse sowie der Neubeschaffung der vierachsigen Tagppps sind ab Anfang der 2000er-Jahre nach und nach alle Tgpps/Tpps ausrangiert worden. Die letzten Wagen dürften im Verlaufe des Jahres 2020 abgebrochen worden sein.

Die Industrie wurde ebenfalls auf den neuartigen Wagen aufmerksam: Die Brauerei Feldschlösschen sowie die Sauvin Schmidt SA beschafften sich jeweils zwei Wagen und stellten sie als Privatwagen bei den SBB ein.

Die beiden zuletzt als Udgds 23 85 912 9 550 und 551 bezeichneten Wagen von Feldschlösschen gelangten 1990 zur Etra AG, die sie zusammen mit einem dritten von den SBB gekauften Exemplar als Tpps 23 85 076 1 640–642 für den Transport von Schüttgütern unterschiedlichster Art einsetzte. Sie liefen nach der Übernahme der Etra AG durch die VTG bis ca. 2004 und wurden anschliessend abgebrochen.

Die Wagen von Sauvin Schmidt gelangten 1980 zu den Zuckerfabriken Aarberg

und Frauenfeld, die 1982 zusätzlich vier weitere Wagen von den SBB kauften. Die sechs Wagen wurden mit spezieller Innenbeschichtung ausgekleidet, mit runden Lukendeckeln versehen und als Upps 23 85 914 1 900–902 (Aarberg) beziehungsweise 23 85 914 1 925–927 (Frauenfeld) in den Park der SBB eingestellt. 1998 folgten nochmals drei Wagen von den SBB, bei welchen aber der Umbau der Dachluken unterblieb. Sie liefen als Tgpps 23 85 078 9 800–802. Alle Wagen wurden zwischen 2001 und 2012 ausrangiert und abgebrochen.

Auch die Chemiefirma Ciba-Geigy übernahm 1974 vier Occasionswagen von den SBB und verwendete sie für den Transport von Anthracen. Die Wagen trugen einen auffälligen Anstrich in Grau-Schwarz mit orangen und grünen Zierelementen. Sie waren als Us, ab 1980 als Uds 23 85 911 0 600–603 bei den SBB eingestellt und wurden 1995 ausrangiert und abgebrochen.

Modell

Aare Valley Models hat die Wagen der ersten und der zweiten Bauserie als Vorbild genommen. Die Auswahl basiert darauf, dass alle Privatwagen dieser Bauform entsprechen. Charakteristisches Merkmal im Vergleich zur dritten Bauserie sind die beiden vertikalen Streben zur Abstützung des Siloüberbaus an den Stirnseiten.

Die Modelle kommen jeweils als Doppelset in einer Klarsichtschachtel mit pas-

sendem Inlay. Aufgelegt wurden folgende Varianten:

- Art.-Nr. 1614-100:
SBB Tgpps 21 85 078 9 206-3 mit Ährnsymbol und 21 85 078 9 210-4 in Bordeauxviolett
- Art.-Nr. 1617-100: SBB Tgpps 21 85 078 9 458-0 und 21 85 078 9 104-0 in Grau
- Art.-Nr. 1618-100: SBB Tgpps 21 85 078 9 200-6 und 21 85 078 9 165-1 in Rotbraun
- Art.-Nr. 1655-100: Privatwagen Upps 23 85 914 1 925-0 in Blau und 23 85 914 1 901-1 in Hellblau der Zuckerfabriken Aarberg und Frauenfeld

Zur Selbstmontage liegen die Kupplungen sowie Nachbildungen der Zughaken bei; Letztere sollten aber nur bei einem Vitrineneinsatz montiert werden, da sie sonst die Schwenkbarkeit der Kupplungen beeinflussen.

Die Modelle wirken stimmig, sind massstäblich und fein detailliert. Der Siloaufbau besteht aus zwei Teilen, die passgenau zusammengesetzt sind. Stirnseitige Stützen und Aufstiegsleiter sowie Lukendeckel und Laufstege auf dem Dach sind separat aufgesetzte Teile. Das Untergestell ist durchbrochen ausgeführt. Die Stützen zur Siloentleerung sind separat angesetzte Teile. Die mit einer Spiralfeder ausgeführte Kurzkupplungskinematik wurde dezent ins Un-



Foto: Ulrich Neumann, Sig. Peter Hürzeler

Die Re 4/4 173 «Lötschental» der BLS hat am 21. Juni 1991 einen Güterzug mit zwei Tgpps der SBB zum grossen Getreidesilo nach Frutigen gebracht.