# RhB Za 8101-8118

Am Abend des 29. September 2008 wartet die Ge 6/6 I 702 mit ihrem gemischten Kesselwagen- und Container/Mulden-Zug in Bergün auf eine Zugkreuzung. Der Größenunterschied der vier Za 8101-8118 zu den beiden Za 8121"-8130" bzw. 8141"-8150" fällt hier auf der Aufnahme besonders auf.

Am 30.6.2008 wartet der inzwischen an die MGB verkaufte Knickkesselwagen Za 8103 Mittelpuffer an Mittelpuffer mit einem der größeren Za 8121"-8130" bzw. 8141"-8150" in Landquart auf seinen nächsten Einsatz. Die schöne Typenaufnahme veranschaulicht die Drehgestell-Bauart sowie die Wagenseite mit den seitlich am Rahmen angebrachten Rohrleitungen.

***Dem Transport von Brennstoffen bzw. flüssigem Gefahrgut zwischen dem Raum Chur/Landquart und dem Engadin oder auch dem Puschlav kam schon immer eine bedeutende Rolle zu.***

Für diese Transportaufgaben hielt die RhB verschiedene zwei- und vierachsige Zisternenwagen vor. Als Mitte der 90er Jahre neue gesetzliche Anforderungen mit u.a. einer Mindestwandstärke von 6 mm eingeführt wurden, mußte man über verschiedene Maßnahmen nachdenken, zumal kein Wagen diese neuen Anforderungen vollumfänglich erfüllte. Zunächst erhielten die damals jüngsten, vor gerade einmal 20 Jahren beschafften Kesselwagen Uah 8131-8140 mit 42 $m^3$ Kesselinhalt neue Kessel. Zusätzlich beschaffte man weitere Drehgestellkesselwagen mit größerem Fassungsvermögen von 52 $m^3$ in zwei Serien: 1998 wurden die Uah 8121"-8130" und 2004/2005 die bereits als Za bezeichneten 8141"-8150" in Dienst gestellt.

Alle älteren Fahrzeuge wurden entweder abgebrochen oder einem anderen Verwendungszweck zugeführt. 1996/1997 verschwanden zunächst die noch vorhandenen Zweiacher Uh 8101 und 8103 aus den 20er Jahren und die 1953 beschafften Uhk-v 8104-8106 sowie die Drehgestellwagen Uah-v 8121'-8126' aus den 30er Jahren. Die beiden ältesten Wagen fanden eine Verwendung als Wasserwagen Xk 9049 bzw. seit 2008 als WN 9862 für Dampffahrten bzw. als Übungswagen für Katastrophen des kantonalen Amtes für Bevölkerungsschutz als P10070 und sind beide noch heute vorhanden. Von zwei der Vierachsern nutzte man die Untergestelle für den Brückenuntersuchungswagen Xak 9394 bzw. den Mannschaftswagen Poschiavo Xak 9350. Die beiden anderen kamen zum Dampflokverein „La Traction" im Jura bzw. nach Italien – von beiden ist aber das weitere Schicksal nicht mehr genau nachvollziehbar.

Noch ein weiterer Bildvergleich der jüngsten Drehgestell-Kesselwagen in Serneus am 14.7.2005.

*Anfang Juli 2014 wurde mit dem Za 8104 in Untervaz ein weiteres Fahrzeug abgebrochen, so daß seither noch die Wagen Za 8105-8113 im Fahrzeugbestand der RhB geführt werden. Alle Vorbildaufnahmen auf dieser Doppelseite: Willy Hartmann*

Die weiteren älteren Kesselwagen Uahk-v 8141-8148 (Baujahr 1954 - Kesselinhalt 25 m³), Uahk-v 8149-8154 (1959 - 28 m³), Uah-v 8155-8162 (1961 bzw. 1964 - 30 m³), Uahv 8163-8172 (1965 - 30 m³), Uah 8171-8182 (1967 - 30 m³) sowie die die Uah 8183-8192 (1967 - 36 m³) mit Kesseldurchmesser zwischen 2100 und 2400 mm wurden ebenfalls zwischen 1998 und 2004 ausrangiert und zum größten Teil abgebrochen. Vier von ihnen nutzte man als Dienstwagen, nämlich 1999 die beiden 8170/8171 als Löschwagen Xa 9385/9386 für Vereina-Rettungszüge sowie 2001 die beiden 8185/8186 als Wasserwagen Xah 9379/9380 für die Infrastruktur.

Von den Wagen 8155-8162 und 8173-8182 nutzte man noch die Drehgestelle für ein interessantes und außergewöhnliches Projekt, das letztlich aber anders als geplant verlief: Die RhB wollte im Jahr 2000 insgesamt 18 der vorhandenen alten Wagen vergrößern, indem der Kessel in der Mitte durchgetrennt wurde und ein 2000 mm langes Rohr eingeschweißt worden wäre. Die damit beauftragte Firma Josef Meyer in Rheinfelden, welche die Wagen 8149-8192 einst auch hergestellt hatte, konnte dieser Idee allerdings nicht viel abgewinnen, so daß letztendlich neue Kessel und Rahmen beschafft wurden und die erwähnten Drehgestelle Verwendung fanden. Die bei den neuen Knickkesselwagen Za 8101-8108 genutzten Drehgestelle der 8155-8162 hatten jedoch eine zu geringe Tragkraft, so daß diese Zisternenwagen entsprechend gekennzeichnet wurden und nicht voll beladen werden durften. Da nicht alle Transporteure deren eingeschränkte Befüllung beachteten, kam es immer wieder zu Unfällen mit überladenen Wagen. Die beiden 2002 erstgebauten Fahrzeuge erhielten 2007 Versuchsdrehgestelle von Cattaneo Giubiasco. Erst nach dem Ersatz der Drehgestelle durch diejenigen nicht mehr benötigten Großraumgüterwagen der Serie Gak-v 5401-5420 (genutzt wurden die der 5412 und 5414-5420), war dieser Mißstand beseitigt. Die Gak-v entstanden seinerzeit im Rahmen eines Arbeitsbeschaffungsprogramms unter der kantonalen parlamentarischen Auflage der Verwendung von Bündnerholz für die Beplankung. Sicher wäre es damals sinnvoller gewesen, weitere Schiebewandwagen zu beschaffen …

Insbesondere nach der Beschaffung der Za 8141"-8150" sind die 2002/2003 in Dienst gestellten Za 8101-8118 nicht mehr die erste Wahl und werden sukzessive trotz ihres relativ geringen Alters abgestellt. Im Februar 2011 wurden bereits die Za 8114-8118 zerlegt. Anfang 2014 übernahm die MGB die drei nicht mehr benötigten Za 8101-8103 sozusagen auf Vorrat, um sie nach Fristablauf eigener Zisternenwagen einsetzen zu können.

| | |
|---|---|
| **2295 132** | RhB Za 8102 Knickkesselwagen |
| **2295 135** | RhB Za 8105 Knickkesselwagen |
| **2295 136** | RhB Za 8106 Knickkesselwagen |