PESOLILLO

Einheitswagen I: Grösste Personenwagenserie der SBB

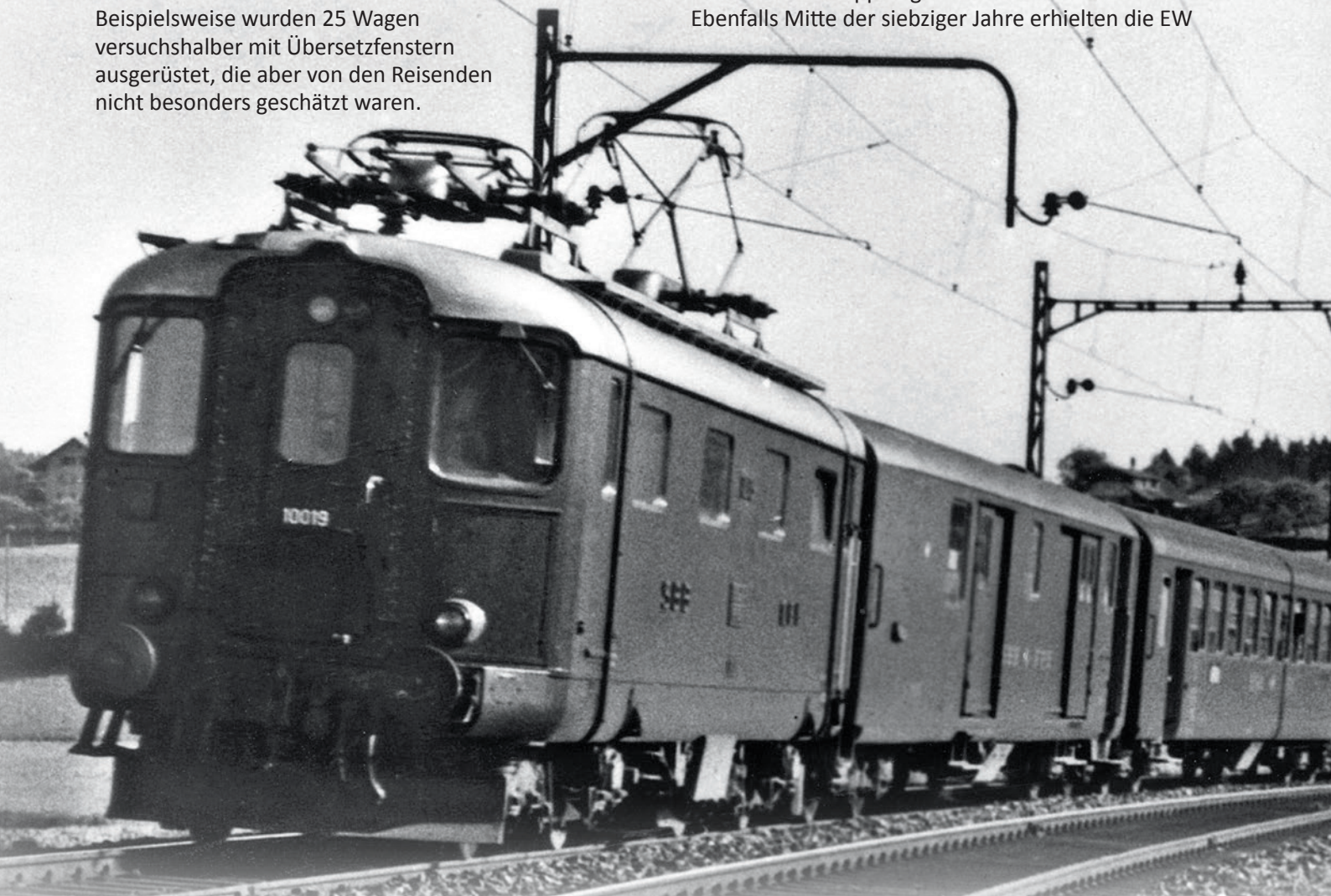
Der wirtschaftliche Aufschwung in den 1950er-Jahren brachte auch eine enorme Zunahme des Berufs- und Reiseverkehrs. Der Besitz eines Autos war damals noch lange nicht Standard, sondern lediglich Leuten mit hohem Einkommen vorbehalten. Herr und Frau Schweizer reisten deshalb mit dem Zug zur Arbeit und auch in die wohlverdienten Ferien.
Die Verantwortlichen der Schweizerischen Bundesbahnen waren im Zugszwang, was die Beschaffung von neuem Wagenmaterial betraf. Selbst die Leichtstahlwagen waren schon in die Jahre gekommen, boten eher wenig Sitzplätze, ganz zu schweigen von den zahlreichen veralteten, schweren Umbauwagen – teilweise noch mit hölzernen Wagenkästen.
Die SWS (Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG Schlieren) und SIG (Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen) lieferten 1956 die ersten vier Prototypen der EW I für Probefahrten an die SBB. Die erfolgreiche, achtwöchige Testsphase führte zur ersten Bestellung an die vier grossen Wagenbaufirmen SWS, SIG, FFA (Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein) und Schindler Waggon Pratteln. Zwischen 1956 und 1967 wurden 1473 Einheiten in verschiedenen Ausführungen an die SBB und zahlreiche Privatbahnen geliefert. Dazu gehörten Wagen der ersten und zweiten Klasse wie auch Speise- und Steuerwagen. Zwei Salonwagen rundeten den Lieferumfang ab. Legendär sind die Einsätze im neuen Pendelzugprogramm der späten fünfziger und sechziger Jahre zwischen Romanshorn, Zürich und Genf.
Ab den frühen siebziger Jahren wurden mit der Hauptrevision R4 die Wagenkästen verlängert, die Inneneinrichtung modifiziert und die Faltenbälge durch Gummiwülste ersetzt. Doch für hochwertige Schnellzugeinsätze ersetzten bereits die EW III und EW IV die bewährten ersten Einheitswagen. Aber im Regionalverkehr gehörten sie noch lange zum Alltagsbild, und bis 2014 waren sie noch in S-Bahn- und Ersatzzügen zu sehen. Für den Einsatz in historischen Zügen sind einige Exemplare erhalten geblieben.
Der Erfolg des Einheitswagens I ist beeindruckend, denn selbst die Österreichische Bundesbahn übernahm das Baumuster. Die Wagen wurden zwar von der einheimischen Industrie, aber immerhin unter dem Namen «Schlierenwagen» gebaut. Ein Kompliment also für die Schweizer Wagenbauindustrie.

Modelle des Einheitswagen I

Der erfolgreiche Wegbereiter der Einheitswagen ist nun für den anspruchvollen Modellbahner in Spur 0 im Massstab 1:45 erhältlich. Jedem Wagen liegt ein Begleitbuch bei, mit Informationen über die Entwicklungsgeschichte dieses beeindruckenden Fahrzeugs und mit zahlreichen Vorbildfotos. Die hier vorgestellten Wagen bieten eine mehr als ebenbürtige Ergänzung zu den zahlreichen Lokomotiven, die in den letzten Jahrzehnten von Kleinserienherstellern produziert wurden.
Gerne erinnert sich der ambitionierte Modellbahner an die legendären Kompositionen der Städteschnellzüge, die mit vier Erstklassewagen, vier bis fünf Zweiklassewagen, einem Speisenwagen und einem Steuerwagen die Hauptlinien bedienten. In Kombination mit einer Re 4/4 I waren die Steuerwagen mit erster und zweiter Klasse im Einsatz, mit einem RBe 4/4 jene mit dem Postabteil. Die Modelle sind in vier verschiedenen Epochen verfügbar, die einen Zeitrahmen von 1958 bis 1996 abdecken (siehe beiliegende Tabelle). Ab 1965 wurden die Zugskompositionen durch einen EW II Gepäckwagen ergänzt, der ebenfalls als Modell verfügbar ist.

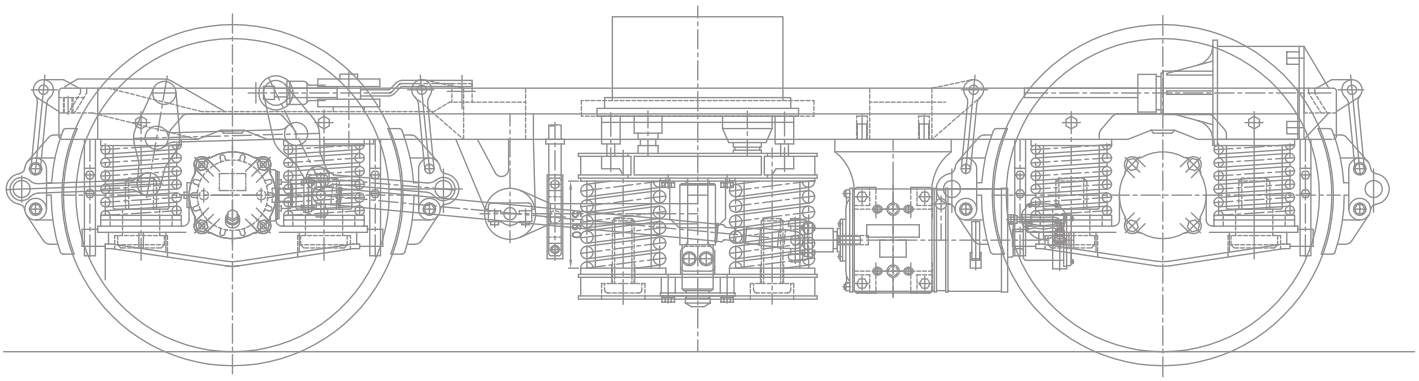
Reichhaltige, vorbildgerechte Detaillierung
Die Modelle entsprechen der epochengerechten Farbgebung mit korrekter Beschriftung. Es wurden sämtliche Veränderungen durch Revisionen oder sachdienliche Umbauten mit berücksichtigt – auch wenn die Unterschiede noch so klein sind. Beispielsweise wurden 25 Wagen versuchshalber mit Übersetzfenstern ausgerüstet, die aber von den Reisenden nicht besonders geschätzt waren.

Deshalb blieb es bei den 25 Wagen. Für die Speisewagen werden die unterschiedlichen Fenster, die entsprechende Anzahl der Dachlüfter sowie auch die späteren Umbauten berücksichtigt. Ab 1975 erhielten sie Drehgestelle neuerer Bauart und einige Wagen eine andere Pufferbohle, um die damals vorgesehene, automatische Kupplung aufnehmen zu können. Ebenfalls Mitte der siebziger Jahre erhielten die EW



I die Gummiwulstübergänge statt den Faltenbälgen und die ursprüngliche Beleuchtung mit Glühbirnen wurde durch Leuchtstofflampen ersetzt. Raucher erinnern sich wehmütig: Rote Sitzpolster in den Raucherabteilen und grüne in jenen für Nichtraucher ersetzten die ursprünglichen, durchgehend braunen Kunstlederpolster.
Selbstverständlich sind an den Modellen sämtliche Veränderungen vorbilgerecht umgesetzt. Wiederum kann die Lichtintensität an andere Wagen oder dem eigenen Geschmack entsprechend eingestellt werden. Das gilt für das eher wärmere Licht der Glühbirnen genauso wie für das kältere Licht der Leuchtstoffröhren. Die Beleuchtung im Fahrgastraum, im Einstiegbereich und in den Toiletten lässt sich separat ein- und ausschalten und zwar mit analogem wie auch mit digitalem Schienenstrom. Die sichere Stromabnahme ist über hochwertige Kugellager gewährleistet. Eine Bremswirkung durch Schleifer oder Pilzkontakte ist damit ausgeschlossen. Das Beleuchtungskonzept wurde wiederum in Zusammenarbeit mit ESU entwickelt.

Ein wichtiges Detail: Die Faltenbälge sind besonders geschmeidig und kuppeln magnetisch. Die Magnete sind so gewählt, dass sie sich im Kuppelbereich seitlich verschieben lassen ohne zu entkuppeln, was selbst bei Gleiswechseln über Weichen mit etwas engeren Radien für störungsfreien Betrieb sorgt.
Zudem liegen den Wagen Routentafeln bei, die dank Magneten an den Seitenwänden haften. Dadurch sind sie einfach anzubringen und lassen sich beliebig wechseln, ohne die Lackierung zu beschädigen.
Neben Schildern mit vorgegebenen Fahrrouten liegen auch neutrale Exemplare bei, um sie nach eigenen Wünschen zu beschriften.
Die Einheitswagen I sind die grösste je gebaute Wagenserie, die auf den Gleisen der SBB verkehrte. Sie rollten in Schnellzügen, im Regionalverkehr sowie in Pendelzügen und zwar in sämtlichen Regionen der Schweiz. Sogar in GmPs, also in Güterzügen mit Personenbegleitung, waren sie anzutreffen – zum Beispiel hinter «Krokodilen». Dem Einfallsreichtum über die Einsätze dieser Wagen sind keine Grenzen gesetzt. Sie garantieren Fahrspass mit Spur 0.



PESOLILLO
DREAMS ON RAILS

Via Purasca Inferiore 13 - 6989 Purasca
Switzerland
Tel. +41 91 606 16 35
info@pesolillo.ch
www.pesolillo.ch