



Bild 4 3. April 1991: Re 6/6 mit einem D-Zug aus Italien kurz vor der Intschireussbrücke.

her an. Auch zwei weitere, die Garnitur des Nachtzuges ergänzende Wagen, sollen mit berücksichtigt werden. Alle sechs Fahrzeuge gehören zu der grossen «Familie» der UIC-X-Wagen.

Vor dem Blick auf die Modellnachbildungen informieren wir uns erst einmal über die Geschichte und Vielfalt des Vorbilds:

#### Das «Vorbild» des Vorbilds ist ein DB-Wagen

Von 1952 an wurden bei der Deutschen Bundesbahn neue Reisezugwagen angeschafft. Diese wurden als m-Wagen bezeichnet. Der Buchstabe «m» stand dabei für den Typ Reisezugwagen mit einer Länge von über 24 Metern.

«Geistiger Vater» dieser bis heute richtungweisenden Wagen war Dr.-Ing. Adolf Mielich, der ab 1957 die Leitung der Wagenbau- und Einkaufsabteilung (Bundeszentralamt Minden in Westfalen) übernommen hatte.

Ab 1960 wurden durch die UIC neue Regeln bezüglich der Stabilität des Kastens eines Reisezugwagens festgelegt. Dies hatte eine Veränderung der Wagenenden zur Folge, die nun stossfester ausgeführt werden mussten. Der Standardwagen «UIC-X» war entstanden.

Lange Zeit prägten diese Wagen den Personenverkehr bei der Deutschen Bundesbahn. Auch im Zeitalter der Hochgeschwindigkeitszüge sind diese Wagen, zwischenzeitlich modernisiert und der aktuellen Farbgebung angepasst, immer noch auf deutschen Eisenbahnstrecken zu finden.

#### Neue Wagen für die FS

Auch südlich der Alpen wurden neue Reisezugwagen benötigt. Im Jahr 1962 gab die

Italienische Staatsbahn FS (Ferrovie dello Stato, heute Trenitalia) neue Wagen in Auftrag. Bei den neuen Wagen handelte es sich um «Tipo UIC-Y 1961», die bereits denen der DB vielfach ähnelten. Nur insgesamt zweifundzwanzig dieser in Braun («castano») lackierten Wagen wurden gefertigt.

Zwei Jahre später, im Jahr 1964, wurden erneut neue Wagen bestellt. Diesmal hielt man sich an das Muster der UIC-X-Wagen. Bis 1985 entstanden dann in sechs Serien insgesamt 4300 Wagen.

Wie bei den Wagen nördlich der Alpen kam ein symmetrisches Baukastensystem zur Anwendung, das durch die Waggonfabrik Westwaggon in Köln-Deutz in Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt in Minden entwickelt wurde. Somit war es möglich, auf Basis eines gemeinsamen Wagenkastens, verschiedene Wagenausführungen zu bauen. Für die FS entstanden so:

- ▶ Erstklasswagen
- ▶ Zweitklasswagen
- ▶ Wagen mit erster und zweiter Klasse
- ▶ Liegewagen
- ▶ Postwagen
- ▶ Packwagen

Zugelassen waren sie für 160 km/h. Später erfolgte bei einem Teil der Wagen eine Aufwertung auf 180 km/h beziehungsweise auch auf 200 km/h.

In den ersten Serien wurde das Minden-Deutz-Drehgestell verbaut. Später Serien erhielten moderne von Fiat. Weitere Veränderungen kamen im Laufe der Serienproduktion dazu:

- ▶ Wagenschrüzen zwischen den Drehgestellen
- ▶ Dächer mit Sicken und Korbogenenden

Heute sind manche Wagen mit Klimaaggregaten ausgestattet, andere zu «Semi-pilota-Steuerwagen» mit Niederflureinstieg umgebaut.

#### Farbvarianten des UIC-X-Wagens der FS

Die Auslieferung der neuen Fahrzeuge erfolgte in schiefergrauer Farbgebung. Mit dieser Farbgebung wurde zeitgleich ein neues Logo eingeführt.

1982 wechselte die Farbe in Leberrot/Grau («rosso fegato-grigio»). Die 80er-Jahre waren geprägt durch diese Farbgebung und das nun schräg ausgeführte Logo der FS. Noch in den 80ern konnten, auch im internationalen Verkehr, schiefergraue UIC-X-Wagen der FS beobachtet werden.



Logos 1966–70, 1982–94 und 1994–2000 (v. links).

1994 wurden ein neues Logo und eine neue Farbgebung eingeführt. Das neue Schema in Weiss/Grün (bianco/verde) machte auch vor den UIC-X-Wagen nicht Halt. Durch ein blaues Fensterband waren die Liegewagen nun eindeutiger gegenüber reinen Sitzwagen erkennbar.

Später gingen einige Wagen zu Thello S.A.S. über, einem von «Trenitalia» und «Transdev» gegründeten Eisenbahnen, das Nachtverbindungen zwischen Italien und Frankreich anbietet. Das aus Italien stammende Wagenmaterial wurde entsprechend mit dem Thello-Logo versehen. Heute sind die Wagen ganz in Grau, Gelb, Violett und Rot (grigio, giallo, viola e rosso) zu sehen. Ohne Zu- und Aussteigehalt verkehrt der Thello-Nachtzug über Domodossola, Brig, Lausanne und Vallorbe zwischen Venedig und Paris.