

kante hochgeführt worden. Ansonsten sind alle Baumerkmale formtechnisch berücksichtigt.

Bedruckung und Beschriftung

Die Lackierung des Modells ist absolut gleichmäßig und ohne jegliche Einschlüsse ausgeführt. Der Rahmen, die Pufferbohlen und alle unterhalb des Wagenkastens liegenden Bauteile sind in einem tiefen Schwarz gehalten. Der Wagenkasten und die Stirnseiten der Dächer sind in einem helleren Braunton als RAL 8012 «Rotbraun» gehalten, was durchaus seine Richtigkeit hat. Allerdings haben die Wagen nur unmittelbar nach ihrer Indienststellung so ein einheitliches Farbkleid besessen. Schon nach wenigen Monaten des rauen Betriebseinsatzes hat jeder Wagen eine etwas andere Grundfarbe gehabt. Dafür verantwortlich waren nicht zuletzt die durchfahrenen Bremsstaubwolken entgegenkommender Züge.

Die Anschriften und die Bremsecken sind rundum absolut konturenscharf aufgedruckt. Als Revisionsdatum ist der 15.9.1969 auf dem Längsholm des Wagenbodens angeschrieben. Somit ist der Wagen mit der

Wagennummer 120 3 479-6 klar der Epoche IV zugeordnet. Beide Wagenseiten sind vorbildrichtig mit leicht unterschiedlich angeordneten Beschriftungen ausgeführt. Als verantwortliche Werkstätte für die Wagen ist an den Kopfseiten die Hauptwerkstatt Yverdon angegeben.

Das Vorbild dieser Wagengattung...

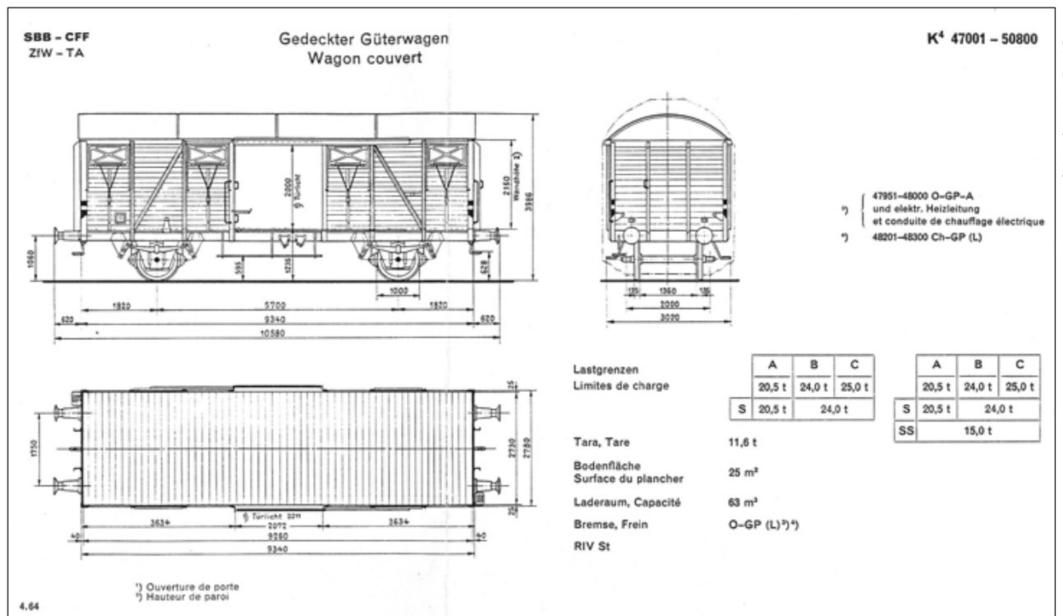
...entstand auf Basis rein betrieblicher Überlegungen zur Vermeidung von Leerfahrten von Güterwagen, nachdem sie an ihrem Bestimmungsort im Ausland entladen worden waren. Hier ist mal ein kurzer Blick in die Geschichte des europäischen Güterverkehrs angesagt.

Bereits 1922 wurde ein Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr beschlossen (RIV). Ab 1953 wurde in Westeuropa mit dem EUROP-Verband ein internationaler Güterwagenpark geschaffen, der es erlaubte, die Wagen anderer beteiligter Bahngesellschaften relativ freifügig für den Warentransport einsetzen zu können. Kompliziert wurde es aber, wenn Wagen im Ausland einen Schaden wie zum Beispiel

eine gebrochene Achsfeder hatten. Sie mussten dann zur Reparatur leer in das Heimatland verbracht werden. Abhilfe sollten hier einheitliche Baugrundsätze schaffen, nach denen Güterwagen mit gleichen Hauptabmessungen und einheitlichen Bauteilen gebaut werden sollten. Im Rahmen und unter Federführung des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) wurden Normen festgelegt, nach denen nun europaweit neue Güterwagen gebaut wurden. Mit dieser Entscheidung war der Weg hin zum wirklich freifügigen Einsatz der Güterwagen gelegt. Konnten doch nun kleinere Schäden an den Wagen von allen europäischen Wagenwerkstätten zeitnah behoben werden.

Trotz diesen Normungen konnte jedes Mitgliedsland auch an eigenen Baugrundsätzen festhalten. So kommt es, dass noch Mitte der 60er-Jahre durchaus Fahrzeuge mit länderspezifischen Eigenheiten entstanden, die aber alle einen «gemeinsamen» Stammbaum aufwiesen.

Für die Schweizerische Bundesbahn wurden von verschiedenen Herstellern im Zeitraum von 1956 bis 1966 über 3700



Massskizze des Schweizer K4/0s aus dem Jahr 1962. Erwähnt wird auch die Ausführung als Gqss mit elektrischer Heizleitung für den Einsatz in Personenzügen.