



wagen des Typs AB4ü kam schlussendlich auf 330 000 Franken zu stehen. Im Frühjahr 1950 wurden die neuen AB4ü 181–186 in Betrieb genommen. Sie erfüllten die Erwartungen vollumfänglich und waren aufgrund der modernen Bauweise mit selbsttragendem Wagenkasten in geschweisster Leichtstahlbauart auch im Zugverband sofort erkennbar. Die Wagen kamen auf den Strecken Interlaken–Ostende, Bern–Paris und Bern–Genau in Betrieb. In einer Vorlage zur Nachbeschaffung von vier weiteren Wagen schrieb der damalige Direktor Brawand: «Die Wagen finden das uneingeschränkte Lob der Reisenden und die Anerkennung der Fachleute, besonders auch wegen der einfachen, gediegenen Ausstattung. Sie sind aber auch – was besonders hervorzuheben ist – ein vortreffliches Werbemittel für unsere Bahn und für seriöse schweizerische Qualitätskonstruktion und -arbeit.»

Die Seitengangwagen verfügten über zwei Abteile der ersten Klasse mit insgesamt zwölf Sitzplätzen sowie fünf Abteile der zweiten Klasse mit insgesamt 30 Sitzplätzen. Dazu kamen je ein Abort pro Wagenende sowie ein Technikabteil zwischen den Erst- und Zweitklassabteilen für die zusammen mit der BBC entwickelte Warmluftheizung. Dieses Abteil führte zusammen mit den über die Stirnwände herausgezogenen Seitenwänden zum unverwechselbaren Aussehen der Schlieren-RIC Typ BLS. Bereits im Jahre 1952 folgte eine weitere Bestellung von vier AB4ü 187–190.



Macht auch in Schwarz-Weiss eine gute Figur: der B 801 im Ursprungszustand 1964 in Spiez.



BLS- und SBB-Schlieren-RIC 1985 gemeinsam in einem internationalen Schnellzug in Stresa.