

## Auch bei den SBB und den TCDD

1954 wurden zwei weitere AB4ü 191-192 sowie zwei C4ü 811-812 bestellt, denen 1955 noch die C4ü 813-814 folgten. Die AB4ü wurden aufgrund der anstehenden Aufgabe der dritten Wagenklasse bereits so gebaut, dass A- und B-Abteile identisch ausgerüstet waren. Beide Konstruktionen wurden zudem in identischer Form auch von den SBB beschafft, welche die Vorzüge dieser modernen Wagenbauart erkannt hatten. Die SBB beschafften 20 AB4ü 1251-1270 sowie 30 C4ü, welche bereits als B4ü abgeliefert werden.

5121-5150 abgeliefert wurden. Ab 1961 folgten zusätzlich noch 30 Liegewagen des Typs Bc4ü mit den Nummern 5151-5180 für die SBB sowie nochmals vier B 801-804 für die BLS als Ersatz für die aus dem Jahr 1913 stammenden und 1938 modernisierten Wagen gleicher Nummer. Diese Wagen wiesen bereits ab Ablieferung einen Gummiwulstübergang auf. Auch international konnte die SWS einen kleinen Auftrag ergattern. 1961 konnten sechs AB4ü 1341-1346 an die türkische Staatsbahn (TCDD) abgeliefert werden.

Während bei den SBB bis zur Ausrangierung nur wenige Wagen modernisiert wurden, passte die BLS die vorhandenen Fahrzeuge verschiedentlich neuen Gegebenheiten an. Die zuerst abgelieferten Fahrzeuge erhielten neue Drehgestelle, später wurden auch Gummiwulstübergänge eingebaut. Auch gab es Modernisierungen des Innenraumes. Die Dampfheizung wurde in den 1970er-Jahren stillgelegt. In den 1980er-Jahren zog die BLS die Fahrzeuge ersatzlos aus dem internationalen Verkehr zurück und setzte sie noch bis in die 1990er-Jahre als Reservefahrzeuge im nationalen Verkehr ein. Die zuletzt noch vorhandenen 11 A und 6 B wurden 1997 nach Nordkorea verkauft, wo sie grösstenteils heute noch im Einsatz sind.

Die SBB-Fahrzeuge wurden schon in den 1970er-Jahren durch die neu abgelieferten UIC-X verdrängt und anschliessend im nationalen Verkehr eingesetzt. Einige Wagen wurden anschliessend als Begleitwagen für die Rollende Landstrasse umgebaut, auch gab es einen Familienwagen sowie einen Messwagen auf Basis der Schlieren-RIC Typ BLS. Leider hat von dieser recht markanten Wagengattung kein Exemplar in der Schweiz überlebt.

## Die Modelle

Auf die Spielwarenmesse 2012 hin kündigte der Hersteller MW-Modell die Schlieren-RIC Typ BLS als Neukonstruktion an. Die Wagen wurden in Zusammenarbeit mit LS-Models gefertigt. Auch aufgrund verschiedener Wirren um LS-Models und dessen Produzent in China sollte es dann aber etwas länger dauern, bis die Wagen auf dem Markt erscheinen konnten. Die Geduld, auf die Wagen zu warten, hat sich aber gelohnt. Kürzlich ausgeliefert wurden zwei Dreiwagensets der BLS, jeweils eines in Epoche III und eines in Epoche IV. Jedes Set enthält einen Wagen der ersten Klasse sowie zwei Wagen der zweiten Klasse.

Als konkrete Vorbilder dienten jeweils Wagen der letzten Bauserien, genauer der A 192, später A 51 63 17-70 041-2, sowie der B 801 (B 51 63 29-70 054-1) und der B 803 (B 51 63 29-70 056-6). Vorbildgerecht läuft der A jeweils auf SIG-Torsionsstabdrehgestellen und ist mit Faltenbälgen ausgerüstet. Die beiden B laufen dagegen auf SWS-Schraubenfederdrehgestellen und weisen bereits einen Gummiwulstübergang auf. Die Wagen sind fein detailliert, wobei

Foto: Thomas Allgäuer (Sig. Peter Hürzeler)



Karriereende als Verstärkungswagen in einem Walliser Schnellzug ... (Aigle, 19. September 1993)

Foto: Heinz Weinmann (Sig. Peter Hürzeler)



... oder einige Jahre früher in einem Lötschberg Intercity (Luogekinviadukt, 8. August 1987)