



Die Epochenunterschiede auf einen Blick: Faltenbalg vs. Gummiwulst, Kastenlänge bzw. Endformen sowie die Farben des Wagenkastens, des Dachs, der Puffer und der Drehgestelle.

der SBB waren im Zugzwang, was die Beschaffung von neuen Reisezugwagen betraf. Die Leichtstahlwagen waren schon etwas in die Jahre gekommen und boten im Vergleich zu den EW I weniger Sitzplätze. Die alten Umbauwagen waren schwer und teilweise sogar noch mit hölzernen Wagenkästen versehen.

Die Einheitswagen I wurden zwischen 1956 und 1967 gebaut. Dazu gehörten Erstklass-, Zweitklass- und Speisewagen. Zu diesem EW-I-Programm gehörten ab 1958

auch zwei Steuerwagentypen, ein ABt mit Erst- und Zweitklassabteilen sowie der FZt als Gepäcksteuerwagen mit Postabteil. Die Modelle der Gepäck-, Speise- und Steuerwagen werden in einer späteren Ausgabe der LOKI vorgestellt.

Die ersten vier EW-I-Personenwagen wurden sogar mit Drittklassbeschriftung ausgeliefert, weil sie kurz vor der europaweiten Normierung auf zwei Wagenklassen in Betrieb genommen wurden. Vorerst mussten sie sich im Probefahrtbetrieb bewähren.

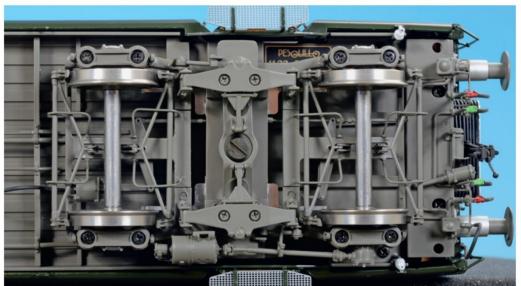
Die achtwöchige Testphase verlief erfolgreich, worauf der Auftrag an die vier Wagenbaufirmen SWS, an die SIG (Schweizerische Industriegesellschaft, Neuhausen), an die FFA (Flug- und Fahrzeugwerke, Altenrhein) sowie an die SWP (Schindler Waggon, Pratteln) erging. Die Personenzüge sind 23,7 Meter lang und wiegen je nach Wagentyp zwischen 28 und 32 Tonnen. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 140 Stundenkilometer.

Gesamtart wurden 1473 Einheiten hergestellt, allein mehr als 1000 Zweitklasswagen. Zu erwähnen sind auch die zwei Salonzüge, welche jeweils für Staatsbesuche und andere außergewöhnliche Anlässe eingesetzt wurden. Es erscheint daher logisch, dass dieses neue Rollmaterial auf der Paradestrecke zwischen St. Gallen, Zürich und Genf vor allem im Pendelzugbetrieb eingesetzt wurde.

Zur Lebensgeschichte der EW I gehören verschiedene Umbauten und Modifikationen. Mit der Hauptrevision R4 wurden die Faltenbälge durch Gummiwulste ersetzt, wodurch die Wagenkästen verlängert werden mussten. Das ist an den unteren Enden



Bremseinrichtung, Längs- und Querträger entsprechen genau dem Vorbild.



Was will man dazu noch sagen? Die Achsen laufen in Teflongleitlagern.



Die Einstiege liegen genau über den Drehgestellen.



An der Innentür sind die Blenden angebracht, die Sitze sind noch braun.