

der Wagenkästen deutlich zu erkennen. Gleichzeitig wurde die Inneneinrichtung modifiziert und mit neuen Sitzen ausgestattet, die nun auch in der zweiten Klasse für Raucher und Nichtraucher unterschiedliche Farben trugen. Im Gegensatz zu den Privatbahnwagen hatten die EW I der SBB keine Doppelverglasung, jedoch wurden die kleinen Glühbirnen durch moderne Leuchtstoffröhren ersetzt. Diese Modifikationen geschahen in den frühen 1970er-Jahren, als schon EW III den gehobenen Schnellzugsverkehr bestritten. Aber in Schnellzügen mit gemischter Wagenreihung und im Regionalverkehr waren die EW I noch lange im Einsatz. In S-Bahn-Zügen gehörten sie für Arbeitnehmer noch jahrelang zum Alltagsbild. Wie das Beispiel zwischen Neuchâtel und Frasne zeigt, waren sie bis vor Kurzem noch im regulären Einsatz.

#### Die Modelle

Die Erst- und Zweitklasswagen werden von Pesolillo SA in vier verschiedenen Epochen angeboten: von 1958 bis 1968, von 1965 bis 1978, von 1975 bis 1985 und schliesslich

die Variante von 1980 bis 1996. Die epochalen Übergänge verliefen beim Vorbild fließend. Als Sondervariante könnte man die Zweitklasswagen mit Übersetzfenster bezeichnen. Diese wurden vor allem an den Speisewagen eingesetzt und an einer Kleinserie Personenwagen der zweiten Klasse.

Die Modelle tragen den Epochen entsprechend korrekte Farbgebung, Beschriftung und Inneneinrichtung. Bis Ende der 1960er-, Anfang der 1970er-Jahre war die Standardfarbe der SBB ein Olivgrün, das später durch ein «älteres» Grün mit höherem Blauanteil ersetzt wurde.

Grosse Sorgfalt wurde auch auf die Gestaltung der korrekten Inneneinrichtung gelegt. Besonders gediegen erscheint die Polsterung in der ersten Klasse. Selbst die Haltegriffe an den gangseitigen Sitzen fehlen nicht. Raucher werden sich mit Wehmut an die Zeiten erinnern, als man in den Zügen noch rauchen durfte.

Auffallend sind an den älteren Wagen die silberfarbigen Pufferhülsen, die hellgrauen Drehgestelle und das silberne Dach. Nach dem Farbwechsel der Wagenkästen wurden die Pufferhülsen dunkelgrau, wie

die Drehgestelle und das Dach. Die runden Pufferteller wurden durch eckige ersetzt. Auch die Drehgestelle sind reichhaltig detailliert. Die Bremseinrichtung ist akkurat nachgebildet, und die Achsen laufen in Teflongleitlagern. Wie beim Vorbild wurde der Mittelteil der Drehgestellrahmen schmäler gestaltet, weil die Einstiege über dem Drehgestell plaziert sind. An den Zweitklasswagen geschieht die Abstützung zwischen dem Wagenkasten und dem Drehgestellrahmen durch Schraubenfedern – eine Konstruktion, wie sie von der SWS angewandt wurde. Dadurch entstand die Bezeichnung «Schlieren-Drehgestell». An den Erstklasswagen sind für diese Abstützung Torsionsstäbe im Einsatz, wie sie die SIG Neuhausen realisierte.

Alle Wagen sind mit einem Decoder für die Beleuchtung ausgestattet. Das Licht in den Abteilen, den Toiletten und in den Übergängen lässt sich separat ein- und ausschalten. Die Helligkeit der Beleuchtung kann mit einem Potentiometer reguliert werden. In den neueren Epochen fehlt selbst das Flackern beim Starten der Leuchtstoffröhren nicht. Die Wagenlaufschilder sind alle



Der Zweitklasswagen mit UIC-Beschriftung, Gummiwülsten und Übersetzfenstern ist im Zustand nach 1975 und entstammt einer Serie von 25 Wagen.



Ab 1980 erhielten einige Einheitswagen I das neue SBB-Logo und die UIC-Beschriftung, wie hier der Erstklasswagen A 50 85 18-33 518-9.