

Wagen zur Grundausstattung, der danach unter dem Namen Elisabethenwagen bekannt wurde. Er behielt die komfortable Einrichtung, wurde aber nach dem Besuch der englischen Königin vor allem in Extrazügen eingesetzt. Für den Papstbesuch etwa oder auch in Sonderzügen für Firmenanlässe. Beobachter erzählten, dass sie diesen Wagen auch schon mal in Regelzügen am Gotthard sehen konnten. Er war leicht zu erkennen, denn es war der einzige EW-I-Speisewagen mit Tischlampen.

Grundsätzlich gilt, dass die EW-I-Speisewagen die ersten waren, die gleich in Rot abgeliefert wurden – übrigens im selben edlen Bordeauxrot, wie der TEE-Dieseltriebzug RAm. Die Bezeichnung Dr4ü wurde 1963 in WR (Wagon Restaurant) geändert. Ebenfalls ab 1963 verloren diese Speisewagen durch Revisionen die edlen Chrombuchstaben – schade. Einige EW-I-Speisewagen erfuhren später weitere Änderungen, etwa die drei «Chäs Express»-Wagen oder die zwei «Calanda Land»-Versionen.

### Die Steuerwagen

Im Programm der Einheitswagen I waren keine Gepäckwagen vorgesehen. In Zugreihungen ohne Steuerwagen kamen Gepäckwagen der Leichtstahlserie zum Einsatz. Ab 1959 standen sechs Gepäcksteuerwagen mit Postabteilen für den Pendelzugbetrieb zur Verfügung. Diese FZt4 waren mit den Triebwagen RBe 4/4 und später mit der Re 4/4<sup>ii</sup> im Einsatz. Die Bezeichnung FZt wurde 1965 in DZt geändert.

Ebenfalls 1959 wurden 22 Erst-Zweit-Klass-Steuerwagen mit der Bezeichnung ABr in Betrieb genommen. Diese Steuerwagen waren vor allem mit der ersten Serie der Re 4/4<sup>i</sup> unterwegs. 1975 entstanden aus dieser Serie fünf reine Zweitklass-Steuerwagen (Bt), wobei die Erstklassbestuhlung belassen wurde. Lediglich die weißen Tücher auf den Kopfkissen wurden entfernt. Kenner konnten also mit dem Zweitklassbillett erste Klasse fahren, vorausgesetzt, einer dieser Steuerwagen war am Zug. Zwischen 1993 und 1996 wurden all diese Steuerwagen in BDt, also Zweitklass-Gepäcksteuerwagen umgebaut.

### Die Gepäckwagen

1968 entstanden mit der Produktion der Einheitswagen II auch wieder 150 Gepäckwagen. Nahezu die gesamte Serie der EW II wurde mit der Steuerleitung Vst III ausge-



Ab 1975 kamen ein Wasseraufbereitungsaggregat und ein zusätzlicher Lüfter auf dem Dach hinzu.



Originalwagen mit drei grossen Küchenfenstern – wie im Fahrgastraum.



Wegen Rost im Bereich der Anrichte wurden die Küchenfenster verkleinert.

rüstet. Aussen vor blieben lediglich 30 ABr-Personenwagen, 30 Paketpostwagen und 40 der 150 Gepäckwagen. Die Gepäckwagen entsprachen von den Drehgestellen her durchaus den Einheitswagen I, mit 2,70 Metern Radstand und einem Raddurchmesser von 91 Zentimetern; im Gegensatz zu den EW-II-Personenwagen, die einen Radstand von 2,50 Metern und einen Raddurchmesser von 80 Zentimetern aufwiesen, damit die Wagenböden tiefer gelegt werden konnten.

Auch die Schraubenfederung entsprach den EW-I-Zweitklasswagen. Alle EW II wurden mit Gummiwülsten ausgeliefert und vorerst mit silbernem, später mit grauem Dach und mit UIC-Nummern versehen. Sie

fuhrn außer den EW III mit sämtlichen andern Personenwagentypen zusammen und erhielten ab 1980 sogar den zweifarbig-gefärbten EW-IV-Anstrich.

### Die Modelle

Die hier vorgestellten Modelle ergänzen die beschriebenen Personenwagen. Sie wurden passend dazu in allen vier bisher angebotenen Epochen ausgeführt, außer den Gepäckwagen, die erst 1965 in Betrieb kamen.

### Speisewagen

Die Qual der Wahl war diesmal besonders gross: Soll es die Ursprungsversion mit der Chrombeschriftung sein oder eben der mit