

Porträt | Die BLS-EW I der 1990er-Jahre in Spur H0 von PIKO

Kein Einheitsbrei!

Vor etwas mehr als einem Jahr (LOKI 9 | 2019) konnten wir Ihnen die SBB-Reisezugwagen EW I von PIKO vorstellen. Gut ein Jahr später sind nun auch die Privatbahn-EW I der BLS im Handel erhältlich. LOKI-Autor Werner Frey weiss, dass es für einen waschechten BLS-EW I mehr als nur eine andere Farbe braucht, und stellt Ihnen die Details vor.



Von Werner Frey (Text/Fotos)

Vielen Modelleisenbahner werden einmal mehr sagen: «Aber das gab es doch schon einmal!» Das stimmt – aber nur fast: Die Privatbahn-EW I haben einige charakteristische Merkmale, die bis jetzt von keinem Grossserienhersteller korrekt umgesetzt wurden. Aus dieser Sicht ist es zu begrüssen, dass sich PIKO des BLS-EW I angenommen und dabei auch den bei den SBB nicht vorhandenen Wagen erster und zweiter Klasse berücksichtigt hat.

Zum Vorbild

Auch die Privatbahnen beschafften bei der schweizerischen Eisenbahnindustrie Reise-

zugwagen des Typs EW I (Einheitswagen I). Das Grundkonzept ist gleich wie bei den SBB-Wagen, wurde jedoch punktuell verbessert in den Bereichen Lüftung und Inneneinrichtung. Zudem hatte die BLS im Unterschied zu den SBB Bedarf an gemischten Wagen erster und zweiter Klasse (Typ AB) mit einem entsprechenden asymmetrischen Fensterteiler. Sie beschaffte für sich und ihre Partnerbahnen 101 Wagen vom Typ EW I in mehreren Bauserien.

Die ersten Wagen wurden 1959 noch in der grünen Farbgebung mit Faltenbälgen abgeliefert. Spätere Serien wurden der BLS bereits in Blau-Creme und mit Gummiwüls-

ten übergeben. Die Wagen aus der zuerst abgelieferten Serie wurden dann angepasst. Zusätzlich bestellte die BLS insgesamt neun Steuerwagen auf Basis der EW I. Diese wurden neben dem Dienst in Pendelzügen mit den EW I vor allem mit den Doppeltriebwagen ABDe 4/8 eingesetzt. Für die Pendelzüge wurde später eine kleine Anzahl von Wagen zweiter Klasse zu sogenannten BD-Wagen mit einem Gepäckabteil umgebaut.

Für den kondukteurlosen Betrieb (kIB) wurde ab Beginn der 1990er-Jahre ein grosser Teil der Wagen mit Aussenschwingtüren versehen. Weiter gab es Versuche mit



Für die Sahlenweidli-Pendel benötigte man noch einmal die alten EW I.



Am 22. August 2006 wartet der B 871 auf den Umbau zum Jumbo-Wagen.

Fotos: Hans Roth