



Ein Zweitklasswagen mit Übersetzfenster in der Ursprungsausführung mit Faltenbalg.



Dieser Erstklasswagen hat die alten Anschriften, allerdings mit UIC-Nummer, in der Wagenmitte.



Wichtiges Detail: grosse Fenster beim Vorabteil beim EW I, kleine Fenster beim EW II.

1930er-Jahren ein grosser Rückgang im Reiseverkehr. Mit allen Mitteln wurde dagegen angekämpft. Kosteneinsparungen und gleichzeitig Verbesserungen mit bequemem, leichterem Rollmaterial und kürzere Reisezeiten sollten die Lösung sein.

So entschieden sich die SBB, entsprechende Studien aufzunehmen. Zusammen mit der Schweizerischen Wagonsfabrik Schlieren (SWS) wurde das neue Konzept entwickelt. Neben angenehmen Innenräumen gab es auch einen Erfolg beim Wangengewicht. Re-

duktionen von bis zu drei Tonnen je Einheit wurden erreicht. Wir kennen sie alle, die grosse Familie der Leichtstahlwagen. Auf den ersten Blick ist die Verwandtschaft klar, gebaut wurden aber sehr unterschiedliche «Inhalte». Bemerkenswert und typisch war bei dieser Wagenserie, dass sich die Türen nicht mehr über den Drehgestellen befanden, sondern Richtung Wagenmitte verschoben wurden. Das ermöglichte einen um eine Stufe niedrigeren Einstieg.

Der echte Einheitswagen

Die Wagengeneration «Leichtstahl» bewährte sich sehr gut und fand bei den Reisenden auch grossen Anklang. Nachdem in der Nachkriegszeit der Reisebedarf angestiegen war und gleichzeitig alte und schwere Wagen ersetzt werden mussten, war schnell klar, dass eine grössere Wagenbeschaffung bevorstand. Es war aber auch klar, dass der Weg der Leichtstahlwagen weiterverfolgt werden musste, allerdings unter Berücksichtigung der Schwachstellen, die einer Verbesserung bedurften. Im Herbst 1954 schrieben die SBB unter den Wagenbaufirmen der Schweiz einen Ideenwettbewerb aus. Die Schweizerische Industrie-Gesellschaft (SIG) in Neuhausen gewann, und der echte Einheitswagen war geboren. Ihr Vorschlag war verblüffend einfach: Eingänge über den Drehgestellen, kombiniert mit den Toiletten, einer Abstellfläche für Grossegepäck und einer einfachen Sitzmöglichkeit, zudem ein Grosseabteil mit Mittelgang, unterbrochen mit einer Glaswand zur Unterteilung von Rauchern und Nichtraucherern. Das gute Resultat war allerdings nur wegen der neuen Drehgestellkonstruktion aus dem Hause SIG möglich, die den grossen Schritt Richtung Zukunft erlaubte. Übrigens: Bei den Einheitswagen I (EW I) wies auch die zweite Klasse eine Sitzpolsterung auf. Nach der Inbetriebsetzung 1956 erfreuten sich die neuen Wagen grosser Beliebtheit. Reisende in der ersten Klasse mussten sich allerdings noch zwei Jahre, bis 1958 gedulden, bis sie den neuen Fahrkomfort geniessen konnten. Gebaut wurden die Fahrzeuge ausser von der SIG und der SWS auch von der Schindler Waggon AG in Pratteln (BL) (SWP) und den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein (FFA). Neben den Erst- und Zweitklasswagen wurden verschiedene Steuerwagen (ABt, DZt), Speisewagen und ein Salonwagen gebaut. 1982 wies die Statistik der SBB 1243 Mitglieder bei der EW I-Familie aus. Die Fahrzeuge