



Bei der SOB kamen EW I mit und ohne Übersetzfenster zum Einsatz.



Der BD 839 einer B EW I mit nachträglich eingebautem Gepäckabteil.



Dieser GBS-Wagen mit Schwenkschiebetüren zeigt die Anschriftenvielfalt der BLS-Gruppe.



Die Jumbowagen für die S-Bahn Bern entstanden aus ausgedienten EW I-Wagen.

AB, Bt, BD und D im Fuhrpark. Auffallend sind hier die 13 Gepäckwagen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) und der Bern-Neuenburg-Bahn (BN). Gesickte Dächer und bei den ersten drei Wagen SIG-Torsionsstab-Drehgestelle wiesen eindeutig die Familie der EW I aus und sollen nach Unterlagen der Eigentümerbahn RIC-zulässig gewesen sein. Eine offene Frage: Waren es die letzten Leichtstahlwagen mit Anzeichen der EW I-Planung oder die ersten EW I-Wagen mit noch Merkmalen der Leichtstahlgeneration?

Wie dem auch sei, auch bei der BLS waren die EW I Jahrzehntelang tragende Elemente im Betrieb, wurden vorbildlich unterhalten und auch laufend modernisiert. Doch vor der Ausrangierung begann für etliche Wagen eine neue, wichtige Laufbahn in der S-Bahn von Bern. Nach einem Prototyp, entstanden im Werk Bönigen, wurden von Bombardier in Vevey die „Jumbos“ in Serie gebaut. Die jetzt sechsachsigen „Doppelwagen B6“ mit Normaldrehgestellen am Wagenende und in der Mitte einem Jakobsdrehgestell, auf dem die niederflurigen Wagenteile aufliegen, sind auf einem grossen Teil der S-Bahn immer noch unterwegs. Mit dem nun beginnenden Erscheinen der modernen MIKA-Fahrzeuge werden dann auch sie verschwinden. Von der Produktion der „Jumbos“ hat auch der Regionalverkehr Mittelland (RM) profitiert, kamen sie doch auch dort zum Einsatz, gingen allerdings mit der Fusion auch an die BLS über. Die 31 Niederflurwagen leisten zurzeit immer noch ihre guten Dienste. Ein Exemplar wurde zudem für die Transports Régionaux Neuchâtelois (TRN) umgebaut.