

Nach der Weltwirtschaftskrise litten die SBB unter einem Rückgang der Reisenden und mussten deshalb dringend Angebotsverbesserungen vornehmen. Um die zulässige Geschwindigkeit auf den vielen kurvenreichen Strecken zu erhöhen und eine schnellere Beschleunigung nach Halten zu ermöglichen, wurden besonders leichte Personenwagen entwickelt. Die so entstandenen Vierachser mit einem Gewicht von nur 25-29 t gingen als Leichtstahlwagen in die Schweizer Eisenbahngeschichte ein und wurden mit gesamt 1.163 Exemplaren ab 1936 gebaut. Der große Erfolg der mit ihnen geführten Städteschnellzüge ließ es ratsam erscheinen, die Entwicklung fortzusetzen. In der Folge entstanden nach dem Zweiten Weltkrieg die sogenannten Einheitswagen I, von denen die ersten beiden Wagen 1956 gebaut wurden. Auch diese Fahrzeuge setzten die Erfolgsgeschichte der Leichtstahlwagen fort, allein vom Zweitklasswagen des EW I entstanden in 12 Jahren 1.028 Stück. Insgesamt wurden für die SBB 1.249 EW I gebaut. Weitere 181 Wagen orderten verschiedene Schweizer Privatbahnen. Da sich der EW I hervorragend bewährte, waren bei der Weiterentwicklung zum EW II nur wenige Punkte zu verbessern. Um den Wagenboden niederfluriger ausführen zu können, erhielten die EW II neue Drehgestelle mit 2.500 mm Achsstand und nur noch 800mm Laufkreisdurchmesser der Räder. Da auch die Fensterlinie entsprechend tiefer liegt, sind die Wagen im Zugverband mit EW I eindeutig zu erkennen. Die Fenster waren ebenfalls einteilig und versenkbar, aber nun doppelt verglast. Während die Wagen 1. Klasse ansonsten völlig ihren EW I Pendanten entsprachen, wurden die Wagen 2. Klasse infolge vergrößerter Sitzabstände 1 m länger. Die Sitze besaßen in den Raucherabteilen rote und in den Nichtraucherabteilen grüne Kunstlederpolster, die Wände hatten eine Holzimitation. Gefertigt wurden von 1965 bis 1976 insgesamt 798 Wagen, darunter auch Gepäck- und Postwagen, die es bei den EW I nicht gab. Als normale Sitzwagen entstanden für die SBB 80 A-, 145 AB- und 277 B-Wagen. Alle diese Wagen waren bei Ablieferung im typischen Grün lackiert und hatten bis auf 30 AB-Wagen bereits die Steuerleitung Vst III, sodass sie in Pendelzügen eingesetzt werden konnten. Die EW II lösten die Leichtstahlwagen in den Städteschnellzügen ab und kamen auch im übrigen Fernverkehr zum Einsatz. Eine Sondervereinbarung erlaubte unter anderem auch den Einsatz in Italien und Deutschland.

## Operating Instructions

### Passenger Coach EW II

After the Great Depression, the SBB suffered from a decline in passenger volume and was therefore urged to make service range improvements. To increase the permissible speed on the numerous curvy sections and to enable faster acceleration after stops, particularly lightweight passenger coaches were developed. The resulting four-axle coaches with a weight of only 25 - 29 tonnes went down in Swiss railway history as light steel coaches and were built in a total of 1,163 specimens from 1936 onwards. The great success of the city express trains equipped with them made it advisable to continue the development. This resulted in so-called "Einheitswagen I" (EW I - standardised coaches) after World War II the first two of which were built in 1956. These vehicles, too, continued the success story of the light steel coaches. Within twelve years, 1,028 units of the 2nd class EW I coach alone were built. A total of 1,249 EW I were manufactured for the SBB. Further 181 coaches were ordered by various Swiss privately-owned railways. As the EW I stood the test of time in an excellent manner, only a few items had to be enhanced in its follow-up development towards EW II. In order to enable a lowfloor design, the EW II received new bogies with a wheel base of 2.500 mm and a wheel rolling circle diameter of only 800 mm. As the window line was accordingly lower as well, the coaches could clearly be identified in a train combination with EW I. The now double-glazed windows were also made of a single-piece and could be rolled down. While the 1st class coaches otherwise fully corresponded to their EW I counterparts, the 2nd class coaches were by 1 m longer due to enlarged seat spacing. The seats had red leatherette upholstery in the smoking compartments and a green one in the non-smoking compartments; the walls were clad by a green wood imitation. From 1965 to 1976, a total of 798 coaches were produced, including baggage and mail cars that did not exist in the EW-I range. 80 A-coaches, 145 AB-coaches, and 277 B-coaches were built for the SBB as normal day coaches. When delivered, all these coaches had a typical green paint coating and were already equipped with the Vst III control line so that they could be used in shuffleservice trains. The EW II were substituted for the light steel coaches in the city express trains and were also employed in other long-distance traffic. A special agreement allowed, among other things, their use in Italy and Germany.

# Allgemeine Hinweise

## General information

### Ölen

Die Lagerstellen der Radsätze können sparsam mit Öl der Modellbaubranche geölt werden.

### Kupplungen

Der Kupplungsschacht ist nach System Fleischmann (NEM 358). Somit können sämtliche Kupplungen aus der Modelleisenbahn-Branche der Spurgröße N eingesetzt werden.

### Einbau Beleuchtungsplatine Wagen-Innenbeleuchtung (optional)

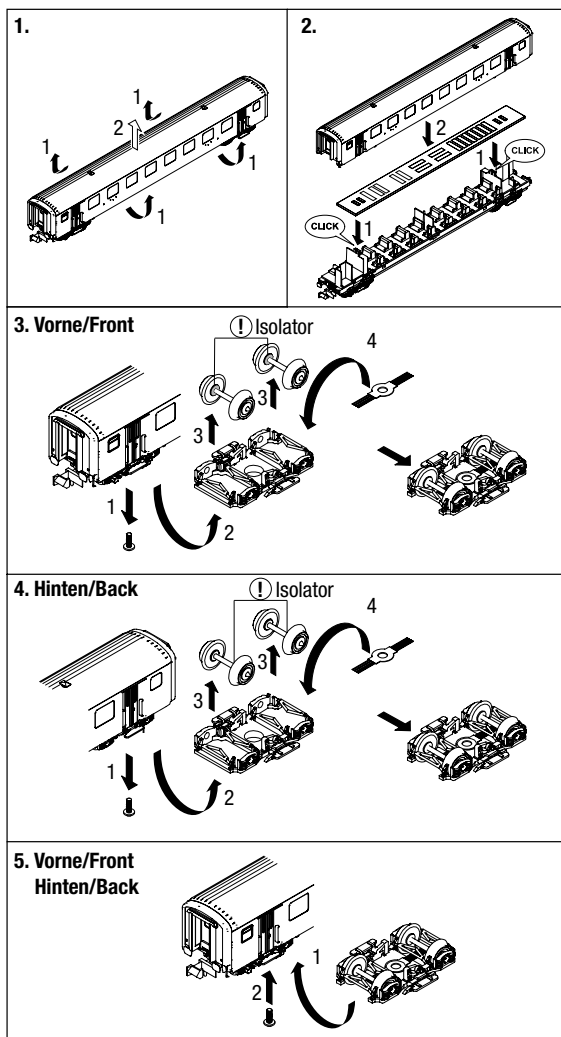
### Oils

The wheel bearings should be oiled regularly with fine model oil.

### Couplings

The coupling shaft is identical with the Fleischmann system (NEM 358). Consequently, it can be used with all standard N-gauge model railway couplings.

### Mounting Lighting PCB for coach inner lighting (optional)



# Ersatzteile Spare Parts

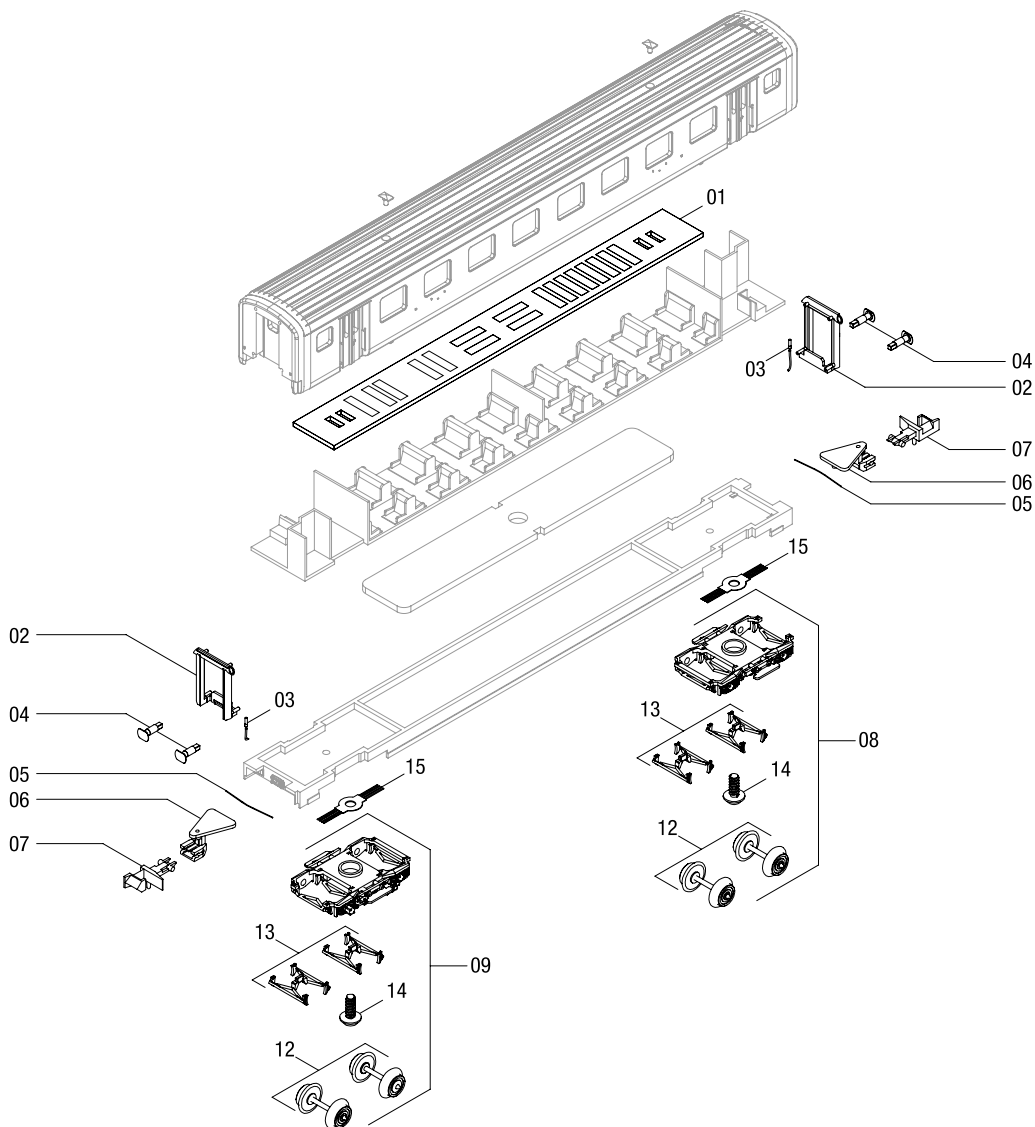


## Wichtiger Hinweis:

Bei der Montage einzelner Ersatzteile muss der Wagen demontiert werden. Bitte achten Sie bei der Demontage darauf, dass kein Bauteil beschädigt wird, da nicht jedes Bauteil als Ersatzteil verfügbar ist.

## Important information:

To fit individual spare parts it is necessary to dismantle the wagon. Please be careful not to damage any components during removal as not every component is available as spare part.



# Ersatzteile

## Spare Parts

Pos.	Benennung	Description	Bestell Nr. Order no.
1	Platine (optional)	PCB (optional)	2215
2	Gummiwulst	Rubber gaiter	0006759.00
3	E-Heizkabel RAL 9005	Cable RAL 9005	0006767.00
	E-Heizkabel RAL 7021	Cable RAL 7021	0006767.01
4	Puffer RAL 9005	Buffer RAL 9005	0006757.00
	Puffer RAL 7021	Buffer RAL 7021	0006757.01
5	Feder	Spring	0006781.00
6	Kupplungsschacht	Coupler pocket	0006780.00
7	Steckkupplung	Coupler hook	0004677.00
8	Drehgestell A RAL 9005	Bogie A RAL 9005	0006773.00
	Drehgestell A RAL 7021	Bogie A RAL 7021	0006773.01
9	Drehgestell mit Generator Ep. III RAL 9005	Bogie with generator Ep. III RAL 9005	0006774.00
10	Drehgestell B RAL 9005	Bogie B RAL 9005	0006775.00
	Drehgestell B RAL 7021	Bogie B RAL 7021	0006775.01
11	Drehgestell mit Generator Ep. III RAL 9005	Bogie with generator Ep. III RAL 9005	0006776.00
12	Radsatz	Wheel	0006777.00
13	Bremsgestänge RAL 9005	Break leverage RAL 9005	0006751.00
13	Bremsgestänge RAL 7021	Break leverage RAL 7021	0006751.01
14	Schraube	Screw	0006783.00
15	Kontakt	Contact	0010866.00

### Wichtiger Hinweis:

Bei der Montage einzelner Ersatzteile muss der Wagen demontiert werden. Bitte achten Sie bei der Demontage darauf, dass kein Bauteil beschädigt wird, da nicht jedes Bauteil als Ersatzteil verfügbar ist.

Bei der Bestellung von Ersatzteilen muss die Bestell-Nr. und die Benennung angegeben werden. Ist dies nicht der Fall, kann die Bestellung nicht bearbeitet werden.

### Bestellbeispiel:

Position (05), Feder = 0006781.00, Feder

### Important information:

To fit individual spare parts it is necessary to dismantle the waggon. Please be careful not to damage any components during removal as not every component is available as spare part.

When ordering spare parts you must always state the order number and give the description.

If you do not do this, the order cannot be processed.

### Example of order number:

Position (05), Spring = 0006781.00, Spring



Maßstabs- und originalgetreue Kleinmodelle für erwachsene Sammler.  
Scale and true to original small-sized model for adult collectors.



Zum Betrieb des vorliegenden Produkts darf als Spannungsquelle nur ein nach VDE 0551/EN 60742 gefertigter Spielzeug-Transformator verwendet werden.

Only a toy transformer produced compliant with VDE 0551/EN 60742 may be used as a voltage source to operate this product.



Dieses Produkt entspricht den gültigen CE Normen.  
This product conforms to the current CE standards.



Brawa Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH & Co.  
Uferstraße 26-28 · D-73630 Remshalden  
Hotline 07151 - 979 35 68  
Telefax 07151 - 7 46 62  
www.brawa.de