

eigene, neue vierachsige Drehgestellwagen als Salonwagen bauen, ebenfalls durch SIG in Neuhausen.

Ouest-Suisse (OS) – L Nr. 1–6

Zu den ältesten noch bekannten Salonwagen zählen die sechs Aussichtswagen von der Ouest-Suisse (OS), die ab 1858/59 als L 1–6 angeschafft wurden. Lieferant war Guillot et Janine in Paris, eine heute kaum mehr bekannte Firma aus der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Die Wagen, aufgrund des offenen Pavillons als «Break» bezeichnet, hatten einen grossen Salon mit zwölf Plätzen und am einen Kopfende eine offene Galerie als Aussichtsplattform, einen sogenannten Pavillon mit sechs Plätzen. Der Einstieg erfolgte über die Galerie. Der seitliche Tritt zum Besteigen des Wagens wurde auf der ganzen Wagenlänge angefertigt, mit Handgriffen für den Kondukteur zum durchgehen den Begehen des Zuges.

Der Werkplan zeigt bereits in detaillierter Form das Bodentragwerk in Holz, die Federung des Wagens und den Aufbau des Kastens mit innerer Horizontalfälzung. Aussenseitig verkleidete man die vielen Felder mit gestrichenen Blechplatten oder Tannentäfer.

Interessant ist der Innenausbau. In einer Liste sind die drei Wagenklassen, die damals geliefert wurden, im Innenausbau deklariert. Die Salonwagen ließen unter Wagon de Luxe, die Zweitklasswagen unter Wagon Demi Luxe und die Drittklasswagen unter Wagon ordinaire. Der Ausbau des Wagon de Luxe, der hier interessiert, hatte folgende Komponenten:

- Konstruktion der Untergestelle und Wagenkastengerippe in Holz
- innere Verkleidung der Wände und Decke in Ahornholz mit Intarsien
- Vorhänge in «Velour d'Utrecht»
- Bodenbelag als Teppich in kräftigem Karminrot auf Holzunterlage verlegt
- Storen in hochrotem Taft, leinwandbindiges Gewebe, vermutlich mit Stickerei verziert oder gemustert
- Heizofen mit verzierten Messingbeschlägen und über Dach führendem Kamin (wurde später eingebaut)
- ovaler Spiegel am Kopf des Salons, mit Messingrahmen verziert
- offener Pavillon, innen mit Holztäfer, gewachst, meliert, weiß gestrichen
- Parkettboden

- Dachabdeckung in Bitumengewebe, grau auf Holzunterlage

Die Polstermöbel wurden nicht beschrieben. Die Lüftung des Salons erfolgte über zwei Dachlüfter. Auf dem offenen Pavillon konnte eine Spindelbremse bedient werden. Die Wagen erhielten eine Spindelbremse mit je zwei Klötzten in Hartholz pro Achse. Später erhielten sie pro Achse vier Schuhe in Stahl. Die Kupplungen bestanden anfänglich aus Ketten mit Haken. Leider kann über den Aussenanstrich nichts Endgültiges gesagt werden, außer, dass ein grosses Modell im Verkehrshaus in einem Blauto n gestrichen wurde. Die Wagen hatten einen Achsabstand von 3,20 m und eine Länge ü. P. von 7,16 m. Sie wiesen zwölf Plätze im Salon sowie vier Plätze und zwei Wandtische im Pavillon auf. Ursprünglich wurde mit Fusswärmeplatten, sogenannten Bouillotes, mittels Heisswasser geheizt, später mit einem Ofen für Kohle und Holz. Die Beleuchtung erfolgte mit Öllampen, später mit Petrollampen.

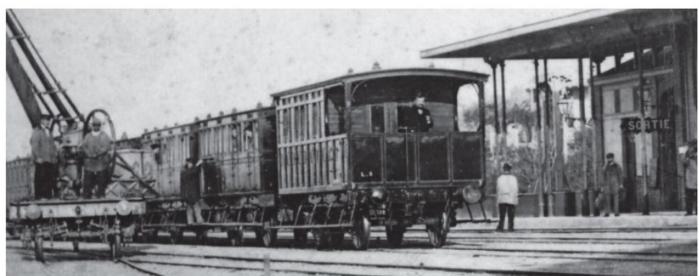
Ab 1894 erhielten die Wagen 44 und 45 kurz vor ihrer Ausrangierung eine Westinghouse-Bremse, eine Dampfheizung und eine elektrische Beleuchtung.

Der Preis der Wagen betrug ca. 10 000 Franken. In einer Preiszusammenstellung weisen diese Breaks Preise zwischen 8808 und 11 764 Franken auf, je nach Ausführungsstandard.

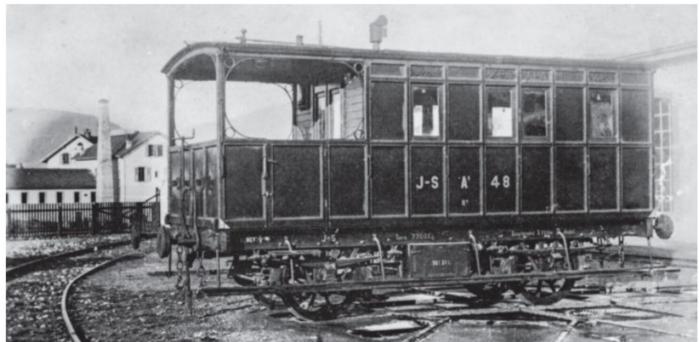
Die Wagen kamen ab 1872 zur Nachfolfegesellschaft Suisse-Occidental (SO), später Suisse Occidental et Simplon (SOS). Die Bezeichnung ab 1872 war AA 601–606, ab 1880 As 44–49. Mit der gleichen Bezeichnung gingen die Wagen 1890 zur Jura-Simplon-Bahn über. Die Ausrangierung erfolgte 1898.

Modell des AA601 im Verkehrshaus

In der Eisenbahnhalle des Verkehrshauses Luzern steht in einer langen Vitrine ein Zugsverband aus der Frühzeit der OS im Massstab 1:10. Darunter befindet sich ein Modell des Break-Wagens Nr. AA 601. Ihm wurde ein Sektor des Daches ausgeschnitten.



Schönes Motiv um 1860 im Bahnhof Lausanne: der Wagon de Luxe L 3 blechverkleidet am Zugsende.



Die Nr. 48 der JS 1898 in Yverdon. Sichtbar sind die Stahlbremsklötzte und das Holztäfer in der Galerie.