



Die Typenskizze des «Jagdwagens» A^{II} Nr. 7 der B.St.B. als Nr. 50 der JS mit Achsstand von 4,8 m.



Der Wagen als OeBB-Dienstwagen X 315 mit Schneepflug und verglaster, geschlossener Galerie.

Wagon-Fabrik. Der bestellte Wagen lief auch unter der Bezeichnung Break. Er zeigte eine ähnliche Aufteilung wie der Break-Wagen der Ouest-Suisse, ebenfalls mit einem dreiseitig offenen Pavillon an einem Ende des Wagens und einem geschlossenen Raum als Salon. Im Gegensatz zum O-S-Wagen wurden die Öffnungen des Pavillons aber auf allen drei Seiten oben mit Rundbogen abgeschlossen. Auch dieser Wagen hatte keinen WC-Raum, und auch später wurde nie einer eingebaut. Möglicherweise bei den SBB oder sogar erst bei der OeBB erhielt er eine Verglasung in die beiden seitlichen Öffnungen.

Der Wagen wechselte oft den Besitzer. Von der B.St.B. kam er über die Jura-Bern-Luzern-Bahn zur Jura-Simplon-Bahn und

dann zu den SBB, wo er die Bezeichnung As 39 erhielt. 1907 erfolgte die Deklassierung zum B 3301 ohne jeglichen Umbau. Im Jahr darauf wurde er ausrangiert und remisiert. Die SBB veräußerten den Wagen 1910 schliesslich an die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) für 960 Franken. Er lief dort als B Nr. 15 mit zwölf Sitzplätzen bis 1932. Beim Umbau in diesem Jahr versahen die OeBB den Wagen mit einem Schneepflug, und er wurde zum Dienstwagen X 315. Im Status eines Schneeräumfahrzeugs blieb er noch bis 1949 im Dienst, worauf der Wagenkasten abgebrochen und auf das Fahrgestell ein Wassertank aufgesetzt wurde. So lebte das Untergestell als Unkrautvertilgungswagen noch bis 1970 weiter, als dieser ausrangiert wurde.

Jura-Simplon-Bahn (JS) – A^{s3} Nr. 200

Leider fehlen hier die Bestimmungen der Jura-Simplon-Bahn (JS) über den Bau dieses Wagens. Auch sind keine Korrespondenzen mehr auffindbar. Mit den von der OS und den B.St.B. übernommenen Salonwagen war bei der grössten schweizerischen Privatbahn kein Staat mehr zu machen. Pünktlich zur ersten wirklich grossen Landesausstellung 1896 in Genf konnte die JS am Beispiel eines neuen Fahrzeugs zusammen mit der Schweizerischen Industriegesellschaft als Lieferant die neuste Technik im Eisenbahnbau der Schweiz repräsentieren.

Die seit 1889 zuerst bei der bernischen Staatsbahn eingeführten und dann bei der JS weitergebauten langen Dreiachser mit seitlich verschiebbarem Mittelachse bildeten in den 1990er-Jahren für alle grossen

Technische Daten JS A^{s3} Nr. 200

- Gewicht: 20,4 t
- Plätze: 18 erster Klasse
- Radstand: 9,20 m, Länge ü. P: 13,79 m
- Vollräder wie bereits beim GB-Salonwagen von 1883
- Geschlossene Wagenübergänge
- Dampfheizung, elektrische Beleuchtung mit Akkumulatoren
- Westinghouse-Bremse, nur die äusseren Achsen gebremst
- 1903 kam der Wagen im Zuge der Verstaatlichung der grossen Privatbahnen an die SBB.
Hier lief er unter der Bezeichnung As³ Nr. 41 noch bis 1935.
- Umbau 1912: Einbau von Faltenbälgen und Bremseinrichtung auch für die Mittelachse als As^{s3} Nr. 41
- Umbau 1935: zu C³ 7386 mit 52 Sitzplätzen und Mittelgang
- Umzeichnung 1947: C³ 9255
- Ausrangierung: 1959