

Privatbahnen mit Ausnahme der Gotthardbahn die technische Obergrenze. Diese Bahngesellschaften beschafften bis zu ihrem Ende nie moderne doppelt gefederte Vierachser. Auch für die SBB bildete der Dreiachser immer noch das Fundament für die neu zu bauenden Personenwagen für den Schnellzugdienst aller Gattungen. Der neu entwickelte Salownwagen erhielt demgemäß auch ein dreiachsiges Fahrgestell.

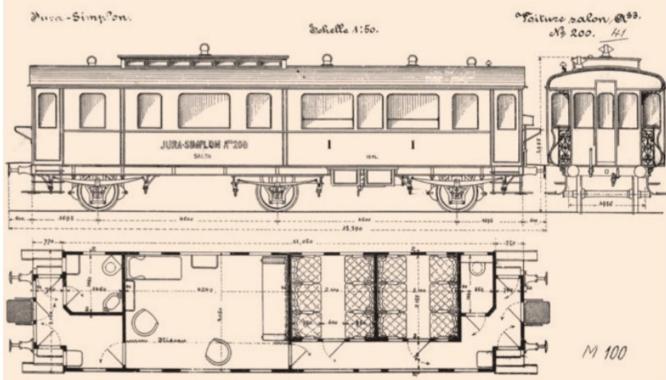
Die innere Aufteilung erfolgte in einer etwas geänderten Form gegenüber den VSB- und GB-Wagen. Die jetzt doppelt vorhandenen Abort- und Toilettenanlagen wurden an die beiden Enden des Wagens verlegt. Veranda und Coupé beim VSB- und GB-Wagen wurden bei diesem Wagen nebeneinander als je sechsplätzige Erstklassabteile zusammengelegt. Eine offene Galerie kam nicht mehr infrage, es blieb bei einem geschlossenen Seitengang vor den beiden Coupés. Die andere Hälfte des Wagens beherbergte den grossen frei möblierten Salon. Werkfotos der SIG geben einen Ausschnitt des luxuriös gestalteten Salons und Teile der Toilette wieder.

Neu waren die geschlossenen Wagenübergänge. Allerdings noch ohne Faltenbälge. Zu dieser Zeit gab es die Faltenbälge weder bei den Wagen der JS noch bei denjenigen der anderen Privatbahnen, daher liess man sie hier vorläufig auch weg. Erst die SBB rüsteten den Wagen 1912 mit Faltenbälgen aus. Bei den SBB lief er ab 1903 als As<sup>3</sup> Nr. 41, ab 1912 als As<sup>30</sup> Nr. 41

Besondere Erwähnung in der «Schweizerischen Bauzeitung» fanden die Holzarbeit der Innenräume und die erlesesten Polstermöbel. Erlesen war auch die Ausgestaltung der Toilettenräume mit dem neuartigen fugenlosen Steinholzstrichbelag Xylolith und kunstvoll bedruckten Stofftapischen.

Der bemerkenswerteste Einsatz des Wagens erfolgte im September 1912 anlässlich der «Kaisermanöver» der schweizerischen Armee im Toggenburg im Rahmen des Staatsbesuches des deutschen Kaisers Wilhelm II. Dieser war mit Gefolge im eigenen Hofzug aus Deutschland angefahren.

1935 bauten die SBB den Wagen zum Mittelgang-C<sup>3</sup> Nr. 7386 um. 1947 kam eine Umzeichnung zum C<sup>3</sup> Nr. 9255, 1959 erfolgte die Ausrangierung. Es handelte sich bei diesem Wagen um den feudalsten seiner Art, und er musste den SBB bis 1924, als zwei neue Drehgestellwagen in Betrieb kamen, weiterhin als einziger Salownwagen

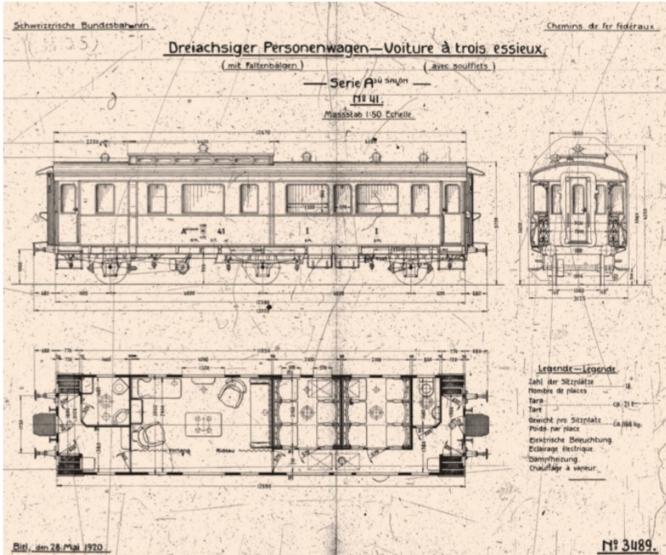


Typenskizze des As<sup>3</sup> Nr. 200 der Jura-Simplon-Bahn in seiner Urform, noch ohne Faltenbalg.



Foto: VHS

Prunkstück an der Schweizerischen Landesausstellung in Genf 1896, ausgestellt von der JS und SIG.



Typenskizze von 1920 als SBB-A3ü-Salon Nr. 41 mit bereits montierten Faltenbalgübergängen.

Foto: VHS