



Vom Modellbaustudio Born produzierte Wagenvarianten als VSB- und spätere SBB-Versionen in grünem Anstrich.



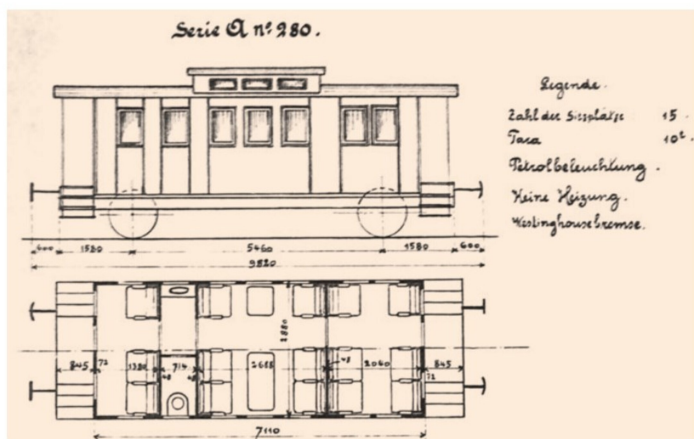
gen zirkulieren. Über die ganze Länge des Wagens baute man ein Dachoberlicht. Ein Bauteil, das vor allem bei der NOB bei Erstklasswagen oft verwendet wurde. Geheizt wurde mit Fusswärmeblasen.

Bei der Anlieferung ereignete sich eine Kollision, vor allem im Treppenbereich entstand Sachschaden. Das Missgeschick gab Anlass zu weiterer Korrespondenz, konnte dann aber scheinbar ohne Rechtsweg erledigt werden. Bereits kurz nach Ablieferung, 1873 erfolgte die Umzeichnung auf Nr. 17.

Der Wagen wurde im Verlauf der nächsten Jahre wenig genutzt, sodass die NOB sich entschloss, ihn 1878 zu verkaufen. Dies erfolgte an unbekanntem Ort. Nachforschungen von Werner Hardmeier haben bis heute zu keinem Ergebnis geführt. Es erstaunt, dass gerade die Bahn des grossen Alfred Escher in seiner Zeit wenig Bedarf hatte für einen feudaleren Wagen. Der umtriebige Mann reiste doch dauernd zu Sitzungen als Strategie der NOB, der Kreditanstalt, der Gotthardbahn und als Nationalrat.

#### Nordostbahn (NOB) – A Nr. 16

Anstelle des As 17 verwendete man dann die vorhandenen Erstklasswagen Nr. 14 und Nr. 15, die als «Gala-Wagen» bezeichnet wurden, und dann vor allem die Nr. 16. Lieferant dieser Wagen mit Baujahr 1878 war die Eisengiesserei und Maschinenfabrik Klett & Comp. Nürnberg, die im Jahre 1841 gegründet wurde, 1898 mit der Maschinenfabrik Augsburg zur Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG fusionierte und sich



Typenskizze des NOB A 16 ab 1902 als Nr. 280 mit kurzem Dachoberlicht über dem mittleren Abteil.

im Jahr 1908 schliesslich in den Grosskonzern M.A.N integrierte. Leider sind auch über diese Wagen keine näheren Beschreibungen mehr vorhanden. Ein einfache Typenskizze mit Seitenaufriß und Grundriss muss genügen.

Die Wagen hatten 15 Sitzplätze. Im Ursprung keine Heizung, nur Fusswärmer. Die Hauptmasse bei Inbetriebnahme waren folgende: Achsstand 4,50 m, Länge 9,82 m, Gewicht ca. 10 t. Den Achsstand vergrösserte man anlässlich eines Umbaus auf 5,46 m. Über dem mittleren Abteil erhielt die Nr. 16 ein Dachoberlicht. Die Endabteile

kamen durch Fenster an den Stirnfronten zu einer zusätzlichen Belichtung.

Der Wagen Nr. 16, auch als Salon bezeichnet und ursprünglich als Nr. A 1046 geliefert, erhielt erst 1873 die Nr. 16. Später baute man eine WC-Anlage und eine Ofenheizung ein. Erst 1896 installierte man die Westinghouse-Bremse. 1902 erhielt er noch die Nr. 280 gemäss Skizze. Die Ausran-gierung erfolgte 1908. Man kann abschliessend festhalten, dass die NOB scheinbar keinen Anlass hatte, einen noblen Salonwagen im Fahrzeugpark zu führen, der dieses Prädikat verdiente.

Skizze: SBB Historic