



Vorbild & Modell | 2- und 3-achsige Salonwagen der Schweizer Bahngesellschaften (Teil 2)

Salonwagen auf normaler und schmaler Spur

Im zweiten Teil der Artikelserie über die 2- und 3-achsigen Salonwagen von Schweizer Bahngesellschaften hat Heinz Rihs wieder die Zeit durchstreift und so manche interessante Fahrzeuge entdeckt. Er lässt uns auch an deren Geschichten und Modellumsetzungen teilhaben.

Von Heinz Rihs (Text und Fotos)

Wenn sie an Salonwagen denken, dann denken viele sofort an die Luxuszüge der CIWL bzw. auch der Mitropa, welche in ganz Europa bekannt waren. Auch sonst werden Salonwagen eher mit ranghohen Politikern, Monarchien und Gutbetuchten in Verbindung gebracht. Dass in der Schweiz Salonwagen zur Beförderung von Lokalpolitikern verwendet wurden oder einzelne Fahrzeuge noch heute museal erhalten sind, macht die Geschichte umso spannender. Beginnen wollen wir «unsere Reise» mit der legendärsten Bahngesellschaft, der Gotthardbahn (GB).

Die Gotthardbahn (GB) – As 50

Die Stellung der Gotthardbahn (GB) als Teil der grossen Fernverkehrsader Nord-Süd

gab Anlass, bereits zu Beginn ihres Betriebes Salonwagen anzuschaffen. Als erster wurde ein als As 50 bezeichneter angepasster Erstklasswagen mit einem Achsstand von 5 m und einer Länge von 10,9 m aus der Maschinenfabrik Esslingen bei Stuttgart im Rahmen einer grösseren Lieferung von Erstklasswagen beschafft. Alle waren mit offener Teilgalerie ausgestattet. Die beiden Abteile, die von der Galerie aus erschlossen werden konnten, waren zusätzlich als Schlafcoupés eingerichtet worden. Die A-Wagen dieser Lieferung wurden in Grün mit schwarzen Zierlinien geliefert. Die Nr. 50 dürfte aussen gleich behandelt worden sein. Der Raster auf dem offiziellen Bild ist der damaligen Drucktechnik zuzuschreiben. Der As 50 wurde auch als Aus-

sichtswagen bezeichnet. Die MF Esslingen dürfte aufgrund einer Werbung in einer süddeutschen Zeitung mit diesem Wagen an einer Stuttgarter Gewerbeausstellung geworben haben. Man kann davon ausgehen, dass er im Eröffnungszug der GB von 1882 nicht eingereiht wurde.

Der Wagen hatte eine Spindelbremse und wurde noch während der Herstellung mit der Hardybremse eingerichtet. 1889 baute man die doppelte Westinghouse-Bremse ein, gleichzeitig erhielt er eine Dampfheizung. Er wies 21 Plätze auf, hatte zwei Coupés mit je sechs Plätzen und einen Salon mit neun Plätzen. Ein Abort mit Toilette wurde von Anfang an eingerichtet. Im Gegensatz zu den A-Wagen gestaltete man die Toilette grösser, was in der Aussenansicht zu gleich