



# HE - Datenblatt



Datenblätter der Historischen Eisenbahn Frankfurt e. V. , Intzestraße 34 , 60 314 Frankfurt am Main  
Anschrift: Historische Eisenbahn Frankfurt e. V. , Postfach 900 345 , 60 443 Frankfurt am Main

## Sal Presse 4ü / 51 80 03 - 92 001 - 5

Im Gegensatz zur Entwicklung der Speise - u. Schlafwagen führte die der Salonwagen fast an den Beginn des Eisenbahnbetriebs in Deutschland zurück. Die ersten Salonwagen waren als Abteilwagen oder auch als Durchgangswagen konzipiert. Salonwagen sind eine besondere Kategorie der Personenwagen. Sie dienen dem Reisenden durch hohen Komfort und ausgesprochene Bequemlichkeit. Sie erhielten nicht nur schlechthin Einzel - oder Großabteile, wie es bei den Personenwagen üblich war, sondern in den meisten Fällen wurde ein Salon angeordnet. Die Fahrt mit dem Salonwagen sollte den Reisenden seine häuslichen Gewohnheiten nicht missen lassen. Die älteren Salonwagen aus der Länderbahnzeit genügten in den Jahren nach dem I. Weltkrieg den gestiegenen Anforderungen nicht mehr. Ab 1935 beschaffte die Deutsche Reichsbahn - Ge-

sellschaft neue Salonwagen . In den Jahren zwischen 1935 und 1943 waren es insgesamt 33 Wagen der unterschiedlichsten Gattungen . Neben reinen Salonwagen waren es Salon - Begleitungs-, Schlaf -, Speise -, Beratungs -, Presse -, Bad -, Ausichts - und Nachrichtenwagen. Diese Salonwagen entsprachen dem damaligen Stand neuester Technik und zeigten mehr Luxus und Komfort als die Salonwagen der Königlich Preußischen Staatseisenbahn oder die anderer Herrscherhäuser.

Dieser, dem Verein überlassene 24m lange Salonwagen mit der Wagennummer 10251 Bln wurde 1937 von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG) bei Fa. Wegmann Waggonbau in Kassel hergestellt. Der Rahmen besteht aus einer Schweißkonstruktion, ausgebildet als geschlossenes System mit dem Wagenkasten, den man Wind-

schnittig ausführte. Die Drehgestelle waren ursprünglich Bauart Görlitz III, schwer mit 4. Federung in Sonderbauart. Die Einrichtung des Wagens bestand aus zwei Schreib- und Funkräumen, zwei Schlafabteile für die Sekretäre , einen Schlaf- und Waschraum für den Reichspressechef, einen kombinierten Wohn- Schlafrum mit Wascheinrichtung, weiterhin gab es 2 Abteile für die Wagenbegleiter, Stenographen und Ordonanzen, eine Toilette, einen Ofenraum von dem aus der Wagen beheizt werden konnte . Im Ordonanzraum war eine Kaffeeküche untergebracht, die für das Herrichten einfacher Speisen und Getränke ausgelegt war. Die Einstellung des Wagens erfolgte im Sonderzug des Reichspressechefs Staatssekretär Dr. Dietrich. In Verbindung mit anderen Fahrzeugen diente er als rollendes Pressezentrum.





# HE - Datenblatt



Datenblätter der Historischen Eisenbahn Frankfurt e. V., Intzestraße 34, 60 314 Frankfurt am Main  
Anschrift: Historische Eisenbahn Frankfurt e. V., Postfach 900 345, 60 443 Frankfurt am Main

Im Bereich der ehemaligen Reichsbahndirektion Frankfurt erlebte der Wagen das Kriegsende. In den Besatzungsjahren nach 1945 ist der Wagen in den Sonderzug A 100 des Amerikanischen Hochkommissars, General Dwight D. Eisenhower und

seinem Nachfolger General McCloy, eingestellt worden. Nach der Rückgabe des Wagens an die Deutsche Bundesbahn bekam das Fahrzeug 1953 bei Wegmann in Kassel durch Umbau seine noch heute zu sehende Inneneinrichtung als 1.

Klasse Wagen. Mit dieser Ausstattung wurde das Fahrzeug in Sonderzüge der Bundesregierung eingestellt. So zum Beispiel anlässlich des Besuches der Englischen Königin Elisabeth II. und des Papstes in der Bundesrepublik Deutschland.



Gemeinschaftlich mit anderen 1. Klasse Wagen erfolgte bis 1959 sein Einsatz im Paradezug der DB dem "Blauen Enzian" auf der Strecke zwischen Hamburg und München. Den Gegenzug bildete der Henschel-Wegmann-Zug.

Der blaue Anstrich des Wagens blieb bis ins Jahr 1970 erhalten und wurde erst zu dieser Zeit in den alten grünen Farbton zurückversetzt. Bis zum Jahr 1982 fand der Wagen im Sonderverkehr der Deutschen Bundesbahn Verwendung, wobei er dabei etwas in Vergessenheit geriet. Im Jahr 1982 erwarb die Historische Eisenbahn Frankfurt e. V. diesen Wagen von der Deut-

schen Bundesbahn. Sie veranlasste die Aufarbeitung in der Waggonfabrik Rastatt. Er erhielt den original Farbanstrich nach Vorlage von alten Fotos das Erscheinungsbild der dreißiger Jahre, z.B. die aufgesetzten Zierleisten, zurück.

Zwischenzeitlich sind versch. techn. Maßnahmen getroffen worden, das Fahrzeug dem heutigen Sicherheitsstandard moderner Reisezüge anzugleichen. So wurden neben neuen Minden - Deutz Drehgestellen mit Scheibenbremsen eine autom. Türverriegelung und für die mögliche Einstellung in Züge die Neubaustrecken befahren dürfen ei-

ne Notbremsüberbrückung eingebaut. Im Bereich der Wagenübergänge wurden die Faltenbälge gegen Gummiwülste ersetzt.

Die Summe dieser Ein- und Umbauten ermöglicht es heute diesen Wagen in Nationale- und Internationale Fernzüge (IC/EC) einzustellen, die Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h erreichen.

Bedingt durch die ungleichmäßige Fensteraufteilung aufgrund der ursprünglichen Abteilanordnung im Pressewagen führte der Umbau in den fünfziger Jahren zu ungleich großen Abteilen.



# H&E - Datenblatt



Datenblätter der Historischen Eisenbahn Frankfurt e. V. , Intzestraße 34 , 60 314 Frankfurt am Main  
 Anschrift: Historische Eisenbahn Frankfurt e. V. , Postfach 900 345 , 60 443 Frankfurt am Main

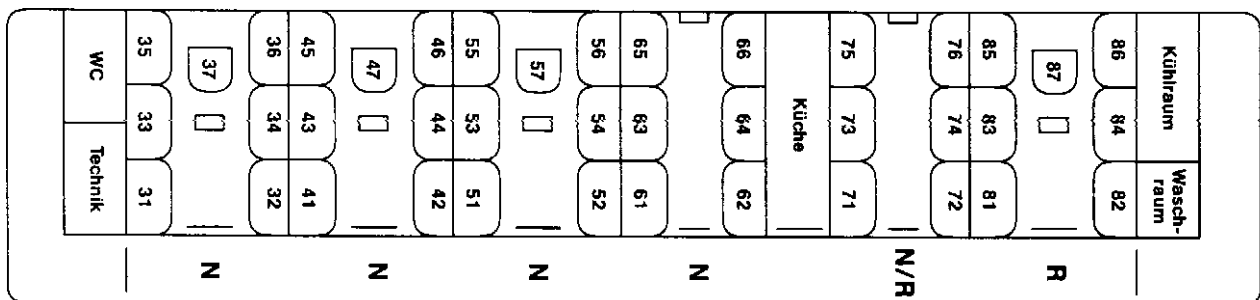
Neben zwei Normalabteilen mit jeweils sechs Sitzplätzen entstanden vier Salonabteile mit sechs Sitzen und einem Drehessel der vor einem Beistell-

tisch im Abteil angebracht ist. Das ursprüngliche Abteil mit nur drei Sitzplätzen ist von der Historischen Eisenbahn zu einer kleinen Küche umgebaut worden.

Dadurch ist es möglich unsere Fahrgäste mit Speisen und Getränken zu versorgen.

## Hauptkenndaten:

Bauart:	309.0
Gattungszeichen:	028 (alt)
Achszahl:	4
Betriebsnummer:	51 80 03 - 92 001 - 5
Hersteller:	Fa. Wegmann Waggonbau in Kassel
Spurweite:	1435 mm
Dienstmasse:	48 t
Sitzplätze:	44 / 1. Klasse
Höchstgeschwindigkeit:	200 km/h
LüP:	24000 mm
Länge des Wagenkastens:	22700 mm
Breite des Wagenkastens:	2825 mm
Höhe über SO:	3932 mm
Höhe der FOK:	2868 mm
Drehzapfenabstand:	16670 mm
Drehgestellachsstand:	3000 mm
Laufkreisdurchmesser:	940 mm
Bremse:	Scheiben
Heizung:	Dampf / 1000 Volt, 16 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Hz ~
Indienststellung:	1937



Aktuelle Abteilanordnung