

Konrad Koschinski

RHEINGOLD



Luxuriös durch sechs Jahrzehnte



(Füllseite)

MYSTISCH UND ELITÄR

Am 15. Mai 1928 fuhr der *Rheingold* erstmals von Hoek van Holland und Amsterdam nach Basel. Namensgebend war der sagenumwobene Nibelungenschatz. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und die MITROPA machten mit dem violett-cremefarbenen Pullmanzug zunächst ein gutes Geschäft. Insbesondere erwies er sich auch als Trumpf gegenüber dem von der Internationalen Schlafwagengesellschaft angebotenen Konkurrenzzug *Edelweiss* Amsterdam – Basel via Brüssel, Luxemburg und Straßburg.

Für die meisten Reisenden bedeutete eine Fahrt im *Rheingold* mehr als nur hochkomfortabel ans Ziel zu gelangen. Wohlig in weiche Sessel zurückgelehnt, ließen sie an den breiten Fenstern die Rheinlandschaft vorüberziehen, genossen deren sich im Streckenabschnitt Koblenz – Mainz entfaltende Pracht mit Burgen und Schlössern, malerischen Städten und Dörfern, rebenbewachsenen Hängen und dem weltberühmten Loreleyfelsen.

Nicht zuletzt trug der enorme Werbeaufwand mit künstlerisch gestalteten Plakaten und Prospekten zum Erfolg des deutschen Pullmanzuges bei, Wagenthronen bis Luzern und Zürich erhöhten seine Attraktivität. Doch die 1930 voll einsetzende Wirtschaftskrise traf ihn gleichsam wie der auf dem Goldschatz im Rhein lastende Fluch des Nibelungenkönigs Alberich. Ab 1933 mieden ausländische Reisende die Route durch das von den Nationalsozialisten beherrschte Deutsche Reich, zudem gingen die Fahrgastzahlen aufgrund verschärfter Devisenkontrollen zurück. Erst die 1936 gesenkten Fahrpreiszuschläge und die 1938 deutlich angehobene Reisegeschwindigkeit bescherten dem *Rheingold* wieder mehr Zuspruch. Zum Sommerfahrplan 1939 realisierte Wagenthronen bis Mailand sollten den erneuten Aufwärtstrend festigen, der Kriegsbeginn stoppte ihn jäh – und nicht nur ihn.

Der 1951 von der Bundesbahn eingeführte *Rheingold-Express* zehrte vom Mythos des Pullmanzuges, ohne annähernd dessen Luxus bieten zu können. Wieder an ein elitäres Reisepublikum wandte sich die DB mit dem 1962 vorgestellten funkelneuen *Rheingold*. Seine Wagen setzten Qualitätsmaßstäbe für Jahrzehnte, aber nach dem Ausscheiden der „Dome Cars“ im Jahr 1976 hoben er und sein Schwesterzug *Rheinpfad* sich nicht mehr von anderen TEE-Zügen ab.

So kommt auch im 1977 entstandenen Spielfilm „Rheingold“ der Aussichtswagen leider nicht mehr vor. Mit dem großteils im planmäßigen TEE 7 gedrehten Melodram hat Regisseur und Drehbuchautor Niklaus Schilling dem „Rheingold“ ein cineastisches Denkmal gesetzt. Überdies lässt sich das Flair des FFD der Reichsbahn wie des F- und TEE-Zuges der Bundesbahn noch ganz real erleben, denn einige originale Wagen sind betriebsfähig erhalten. In einem Heft, das sich bis hin zur aktuellen Bestandsaufnahme mit dem Thema befasst, spielen Wagentypen und -nummern zwangsläufig eine wichtige Rolle. Das ist nicht gerade leichte Kost. „Augenfutter“ zur Entspannung gibt's auch in diesem EJ-special genug.

Konrad Koschinski

EDITORIAL	3
GALERIE	6
VORGESCHICHTE VON PULLMAN INSPIRIERT	14
PREMIERE 1928 ELITÄRES DOPPEL-F	18
ROLLMATERIAL NOBLE WAGEN, EDLE ZUGPFERDE	24
PLAKATE	34
ZUGLAUF 1928 – 1939 LETZTEN ENDES BIS MAILAND	36
WAGENSCHICKSAL NACH 1939 ZWECKENTFREMDET UND UMGEBAUT	44
F-ZUG AB 1951 BLAUER ZUG DER JUNGEN DB	46
RHEINGOLD AB 1962 IN NEUEM GLANZ ERSTRAHLT	54
ZUGBILDUNG KNIFFLIGE RANGIERMANÖVER	62



24

RHEINGOLD 1928:

Die Deutsche Reichsbahn ließ die Salonwagen nach Entwürfen von namhaften Künstlern und Architekten luxuriös ausstatten.



54

RHEINGOLD 1962:

Die völlig neu konstruierten kobaltblau-beigen Wagen boten den Reisenden auf der Fahrt entlang des Rheins ein Höchstmaß an Komfort.



Fotos: Carl Bellingrodt/Sig. Ernst und Reinhold Palm

Titelfotos: 18 527 mit
FD 102 „Rheingold“
nach Basel im April
1938 in Oberwesel und
„Rheingold“-Aussichtswagen (Baujahr 1962).

TEE RHEINGOLD:

1965 wurde der Spitzenzug der DB in den Rang eines Trans-Europ-Express erhoben und verkehrte nun zwischen Hoek van Holland/Amsterdam und Genf. Der Clou war natürlich der Aussichtswagen mit vollverglaster Aussichtskuppel, der einen Panoramablick auf die Burgen und Schlösser am Mittelrhein ermöglichte.

64

1965 - 1987 ALS TEE

GEADELT ZUM TRANS-EUROP-EXPRESS

64

KINOFILM

LIEBE NACH FAHRPLAN

72

RHEINGOLD MUSEAL

DER NACHWELT ERHALTEN

74

FEK-RHEINGOLD

AUF TOUR MIT DEM 28ER-RHEINGOLD

80

TEE-GARNITUR FÜR SONDERFAHRTEN

ZEITREISE IN DIE TEE-ÄRA

82

ANHANG

ERHALTENE RHEINGOLD-FAHRZEUGE

84

VORSCHAU & IMPRESSUM

86

FACHHÄNDLER-ADRESSEN

88

QUELLEN

90



PULLMANZUG

1928 FÜHRTE DIE DEUTSCHE REICHSBAHN DEN LUXUSZUG „RHEINGOLD“ HOEK VAN HOLLAND–BASEL EIN. IN DEN EIGENS FÜR DIESEN ZUG ENTWICKELTEN UND HÖCHST KOMFORTABLEN SALONWAGEN WURDEN SPEISEN UND GETRÄNKE NACH DEM PULLMAN-PRINZIP DIREKT AM SITZPLATZ SERVIERT. DIE 18 524 EILT MIT DEM FFD 102 BEI OBERWESEL DEN RHEIN ENTLANG.





Foto: Helmut Säuberlich

Rheinpfalz-Express
London-Hoek van Holland
Nieder-Rhein-Luxemburg
Wien-Bonn-Münster
Basel 588

BLAUER F-ZUG



1951 STELLTE DIE JUNGE BUNDESBAHN DAS ALLE DREI WAGENKLASSEN FÜHRENDE UND BISLANG NAMENLOSE ZUGPAAR HOEK VAN HOLLAND–BASEL AUF MODERNISIERTE WAGEN IN NOBLER DUNKELBLAUER FARBGEBUNG UM – DER „RHEINGOLD-EXPRESS“ WAR GEBOREN. DIE AUFNAHME VOM MAI 1951 ZEIGT DEN F 164 NACH BASEL SBB IM HAUPTBAHNHOF KÖLN.

MIT SPITZENTEMPO UND HÖCHSTEM KOMFORT



1962 GING DER NEUE „RHEINGOLD“ AN DEN START. ER WAR DER ERSTE ZUG
DER DEUTSCHEN BUNDESBahn MIT EINER HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT
VON 160 KM/H. EIN NOVUM IN EUROPA WAREN DIE
AUSSICHTSWAGEN NACH VORBILD DER AMERIKANISCHEN „DOME CARS“.
DER BLAU-BEIGE SONDERANSTRICH BETONTE DIE EXKLUSIVITÄT DES
„RHEINGOLDS“ – HIER MIT E 10 1270 IN OBERWESEL.



BIS ZUM POLARKREIS





NACH DEM AUSSCHEIDEN AUS DEM DB-BESTAND
WURDEN DIE AUSSICHTSWAGEN IN SONDERZÜGEN
IN HALB EUROPA EINGESETZT. 1999 GELANGTEN
SIE ZUR SCHWEDISCHEN TÅGKOMPA NIET UND LIEFEN IN
FERNZÜGEN ZWISCHEN STOCKHOLM
UND NARVIK.

VON PULLMAN INSPIRIERT

Am Jahresende 1925 erschien auf dem europäischen Kontinent eine neue Art von CIWL-Luxuszügen: der Mailand-Cannes-Express. Ihm folgten zahlreiche weitere aus Pullman-Salonwagen gebildete Tageszüge, in denen die Mahlzeiten direkt am Sitzplatz serviert wurden.

Wer kennt heute schon noch den *Mailand-Cannes-Express*? Für die Glanzzeit europäischer Luxuszüge stehen vielmehr Namen wie *Nord-Express*, *Riviera-Express* oder *Oostende-Wien-Express* – und allen voran natürlich *Orient-Express*. Nachdem die „Belle Époque“ des Reisens für die feinen Herrschaften mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs zu Ende gegangen war, begann mit dem im April 1919 eingeführten *Simplon-Orient-Express* die zweite Epoche der Großen Europäischen Expresszüge in Regie der Internationalen Schlafwagengesellschaft (ISG), ergo der weltweit unter dem Kürzel CIWL bekannten *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens*.

Doch eben mit besagtem *Mailand-Cannes-Express* erschien am 15. Dezember 1925 eine neue Art von Luxuszügen der CIWL: Erstmals setzte das Unternehmen auf dem Kontinent zunächst probeweise einen aus Pullman-Salonwagen gebildeten Tageszug ein. 1926 folgte der berühmte *Flèche d'Or* zwischen Paris und Calais mit Schiffsanschluss nach und von England. Allein 1927 kamen sieben Pullman-Expresszüge hinzu, darunter der ebenfalls sehr populäre *Étoile du Nord* in der Relation Paris – Amsterdam und der *Gott-hard-Pullman-Express* zwischen Basel bzw. Zürich und Mailand. Am 15. Juni 1928 hatte der *Edelweiss* Amsterdam – Brüssel – Luxemburg – Straßburg – Basel (mit

saisonaler Verlängerung nach Zürich und Luzern) seine Premiere. Um es vorwegzunehmen: Der *Edelweiss* trat genau einen Monat nach dem von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft kreierten *Rheingold* auf den Plan. Insgesamt führte die CIWL bis zum Jahr 1933 rund zwei Dutzend zum Teil allerdings sehr kurzlebige Pullman-Expresszüge ein, außerdem viele einzelne Pullman-Kurse.

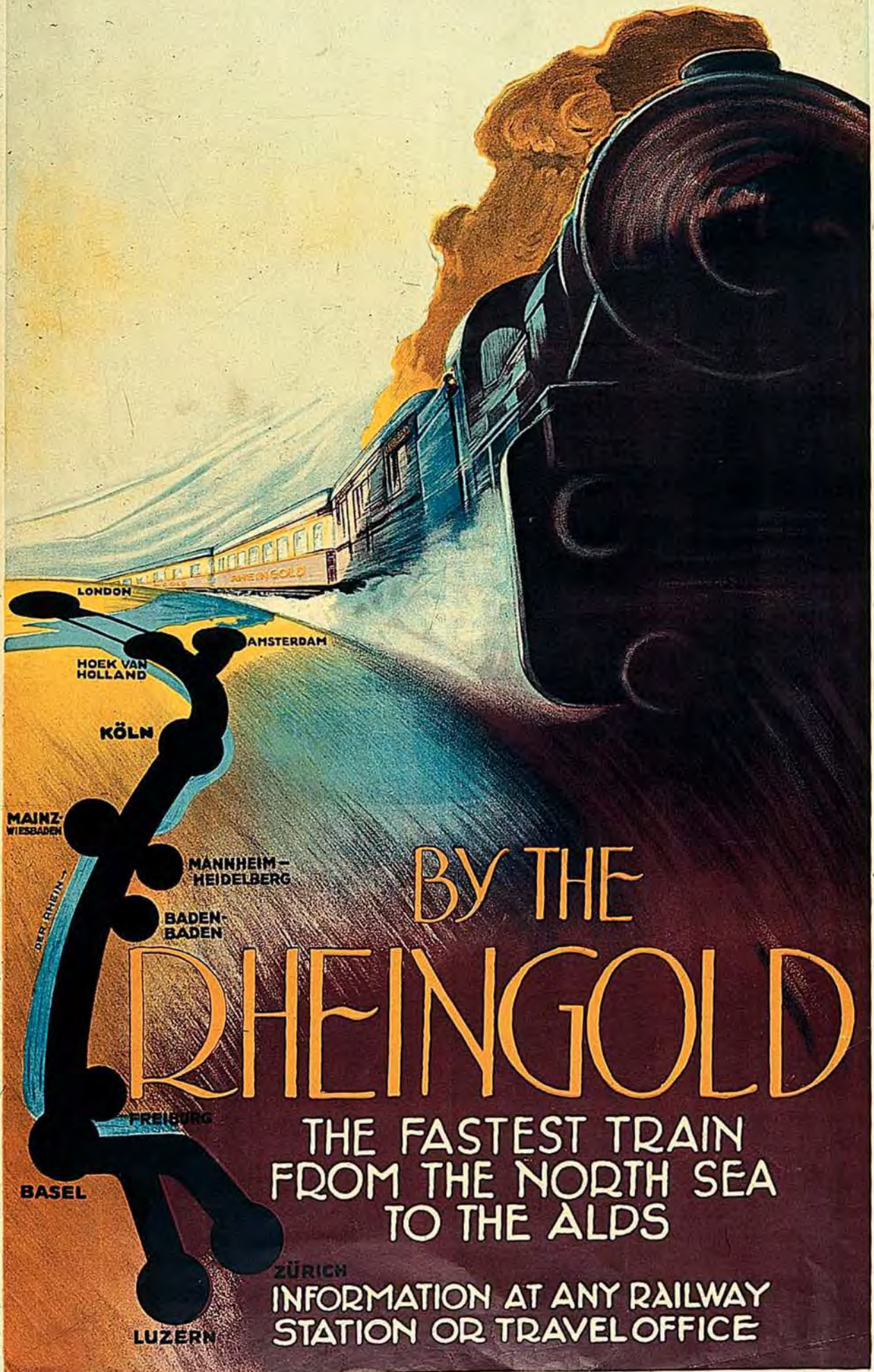
AUS DEN USA NACH EUROPA

Freilich hatte die Internationale Schlafwagengesellschaft schon vor dem Ersten Weltkrieg Tages-Luxuszüge angeboten. Anders als in diesen mussten sich die Reisenden in den Pullmanzügen aber nicht mehr zum Einnehmen der Mahlzeiten in den Speisewagen begeben, sondern die Kellner servierten erlesene Menüs und Getränke direkt am Sitzplatz – äußerst bequemen Polstersesseln in holzvertäfelten Salons 1. Klasse oder auch der damals ebenfalls gehobenen 2. Klasse. Die Grundeinheit eines Pullmanzugs bestand meist aus zwei Wagen („Couplage“), von denen einer mit einer Küche ausgestattet war, die beide Wagen versorgte. Auch gab es Dreiergespanne („Triplage“) mit einem Küchen-Pullman. Einzeln in Zügen mitlaufende Pullmans besaßen entweder eine eigene Küche oder wurden aus dem benachbarten Speisewagen bedient.

Zuerst kamen Pullmanwagen in den 1860er Jahren in Nordamerika als in offene Sektionen unterteilte Schlafwagen auf. Namensgebend war ihr Erfinder George Mortimer Pullman, Gründer der Pullman Palace Car Company, die ab 1880 die firmeneigene Arbeiterstadt Pullman City bei Chicago errichten ließ. Pullman-Werke in den USA stellten Schlaf- und Salonwagen her, die schon in den siebziger und achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts auch nach Großbritannien sowie in geringen Stückzahlen nach Italien gelangten.

Als Tochter der US-Gesellschaft entstand die 1882 gegründete British Pullman Palace Car Company, deren Wagenpark 1908 ins Eigentum von Sir Davidson Dalziel überging und fortan um meist in England gebaute Wagen vergrößert wurde. Ab 1915 fungierte der nunmehrige Lord Dalziel of Wooler als Präsident der in eine Aktiengesellschaft umgewandelten Pullman Car Company, ab 1919 zugleich als Vorsitzender des Verwaltungsrats der CIWL. Spätestens ab jetzt waren beide Gesellschaften miteinander „verbündelt“, wobei die Eigentumsverhältnisse jahrzehntelang verschleiert blieben, ja selbst der vollständige Erwerb der britischen Pullman Car Company durch die CIWL im Jahr 1935 erst Jahrzehnte später ans Licht kam. Jedenfalls kooperierten beide Unternehmen bereits vor dem Ersten Weltkrieg. So liefen Pullmanwagen auch im Schiffszug London – Dover mit, dessen englische Schaffner den

RICHARD
FRIESE



Kanal überquerten, um in Calais beim CIWL-Personal Plätze im Anschlusszug nach Paris zu reservieren.

Ab 1926 war ein zwischen London und Dover verkehrender Pullman-Express auf den Schiffsanschluss zum und vom erwähnten *Flèche d'Or* – auf Deutsch „Goldener Pfeil“ – abgestimmt, ab 1929 hieß der englische Zubringerzug dementsprechend *Golden Arrow*. Überrigens trugen die Wagen beider Züge einige Jahre lang das gleiche Farbleid, ehe die CIWL ihre Pullmans in Kontinentaleuropa vom in England üblichen Kastanienbraun-Beige in Blau-Beige umlackieren ließ.

KURZLEBIGE MITROPA-LUXUSZÜGE

Die ab 1926/27 auf dem Kontinent Furore machenden Pullman-Expresszüge galten einer begüterten Klientel als Nonplusultra des Reisens, zumal sie in manchen Verbindungen eine adäquate Alternative zu den Schlafwagen-Luxuszügen darstellten und viele der gut betuchten Passagiere die Tagesfahrt im Salonwagen als angenehmer empfanden als die noch so komfortable Nachtfahrt. Das erkannten auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) und die mit ihr verbundene Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-AG. Die 1916 als Gegenpol zur belgisch-französischen CIWL gegründete MITROPA hatte nach dem Ersten Weltkrieg allerdings ihre Rechte im Auslandsverkehr verloren und der CIWL laut Artikel 367 des Versailler Vertrags auch die Schlaf- und Speisewagendienste in Deutschland durchquerenden Transitzügen zugestehen müssen.

Immerhin gelang es der MITROPA aufgrund besonderer Verträge, 1922 drei dem internationalen Verkehr dienende Luxuszüge mit Schiffsanschlüssen von und nach Dänemark, Schweden und England einzurichten:

- den einmal wöchentlich im Winter angebotenen Schlafwagenzug L 92/91 *Skandinavien-Schweiz-Ex-*

preß zwischen Saßnitz Hafen bzw. Warnemünde und Basel SBB mit dem etwas kurios anmutenden Laufweg via Rostock–Magdeburg–Kreienzen–Göttingen–Kassel–Frankfurt (Main)

- den nur im Sommer 1922 einmal pro Woche verkehrenden Tages-Salonwagenzug L 198/191 namens *London-Holland-München-Expreßzug* auf der Route Hoek van Holland–Köln–Frankfurt (Main)–Stuttgart–München
- und nach dessen Einstellung den saisonal bis zu dreimal wöchentlich verkehrenden Tages-Salonwagenzug L 111/112 *London-Berlin-Expreß* zwischen Hoek van Holland und Berlin über Bentheim–Osnabrück–Hannover.

Wohl schon der glücklose *London-Holland-München-Expreßzug*, sicherlich der ihm nachfolgende *London-Berlin-Expreß* wurde aus umgerüsteten Salonwagen des ehemaligen Kaiserlichen Hofzuges gebildet, denen ein Speisewagen beigelegt war. Mit dem L 111/112 wollte die MITROPA offenbar dem im D 11/12 laufenden CIWL-Schlafwagen Ostende–Berlin–Warschau (mit Schiffsanschluss von/nach England) eine luxuriöse Tagesverbindung entgegensetzen. Beim D 11/12 handelte es sich um den Nachfolger des alten und Vorläufer des 1926 erneut eingeführten CIWL-Luxuszuges *Nord-Express*.

DEUTSCH-BRITISCHE LIAISON

In England vermittelte ein Zug der *London and North Eastern Railway* (LNER) auf der Harwich-Linie den Fähranschluss zum *London-Berlin-Expreß* (wie später auch zum *Rheingold*!). Die LNER konkurrierte mit der die Strecke London–Dover betreibenden *Southern Railway*, deren Züge den Anschluss an die Fährlinien nach Calais und Ostende herstellten. Beide Gesellschaften entstanden erst Anfang 1923 – und doch waren sie

von ihrer Geschichte her alte Rivalen. Die *Southern Railway* ging unter anderem aus der *South Eastern and Chatham Railway* hervor. Zu den Vorgängerunternehmen der LNER zählte hingegen die *Great Eastern Railway*, unter deren Führung im Jahr 1921 eine britisch-kanadische Gruppe 40 Prozent des Kapitals der MITROPA erworben hatte. Diese Beteiligung wiederum floss in die gemeinsam mit der MITROPA in Genf gegründete Kapitalgesellschaft *Société Anonyme Transcontinent* ein, deren Hauptzweck die Abwehr lästiger CIWL-Ansprüche an die MITROPA war. Der vor dem Hintergrund dieser trickreichen deutsch-britischen Liaison zustande gekommene *London-Berlin-Expreß* wurde zwar im Sommer 1925 oder 1926 in den namenlosen FD 111/112 mit 1./2. Klasse umgewandelt. Er führte aber noch bis 1934 einen Salonwagen mit und hielt sich bis 1939. Der erstgenannte *Skandinavien-Schweiz-Expreß* soll – in der Literatur finden sich unterschiedliche Angaben – letztmalig 1926 oder im Winter 1928/29 gefahren sein.

Bemerkenswerterweise erschien im Sommer 1929 der einzige aus Pullman-Salonwagen der CIWL gebildete Luxuszug auf deutschen Gleisen. Es handelte sich um den L 175/176 *Ostende-Köln-Pullman-Expreß*, der in Kombination mit Schiffsanschluss und Anschlusszügen in England zehn Jahre lang die schnellste Tagesverbindung zwischen London und Köln darstellte. Doch das „System Pullman“ hatten sich mittlerweile auch die DRG und die MITROPA mit einem internationalen Salonwagenzug entlang des Rheins zu eigen gemacht.

NEUE VERTRAGSGRUNDLAGEN

Hier ist nun ein Vertragswerk zu erwähnen, das die Interessenssphären der CIWL einerseits und der DRG sowie MITROPA andererseits neu abgrenzte. Nachdem die Geltungsdauer von Artikel 367 des Versailler Vertrags im Januar 1925 erloschen war, bestand für den Ver-



03 046 mit dem L 176 nach Ostende, aufgenommen 1936 westlich von Köln.

Foto: C. Bellingrodt/Slg. Ernst

kehr von CIWL-Wagen auf deutschen Strecken keine Rechtsgrundlage mehr. Somit ergab sich auch für die CIWL die Notwendigkeit einer Neuregelung, die durch einen am 23. April 1925 in Budapest mit der MITROPA abgeschlossenen und am 20. Mai 1925 von der DRG gebilligten Vertrag erfolgte. Dieser räumte der CIWL weiterhin umfangreiche Rechte im Transitverkehr durch und im Wechselverkehr mit Deutschland ein, gestattete der MITROPA aber die Führung vollständiger Züge und einzelne Schlaf-, Speise- und Salonwagendienste zwischen Deutschland und den Niederlanden, Skandinavien sowie bestimmten Städten in der Schweiz. Vor allem schloss der Vertrag auch Rechte der MITROPA im durchgehenden Verkehr Niederlande–Schweiz ein!

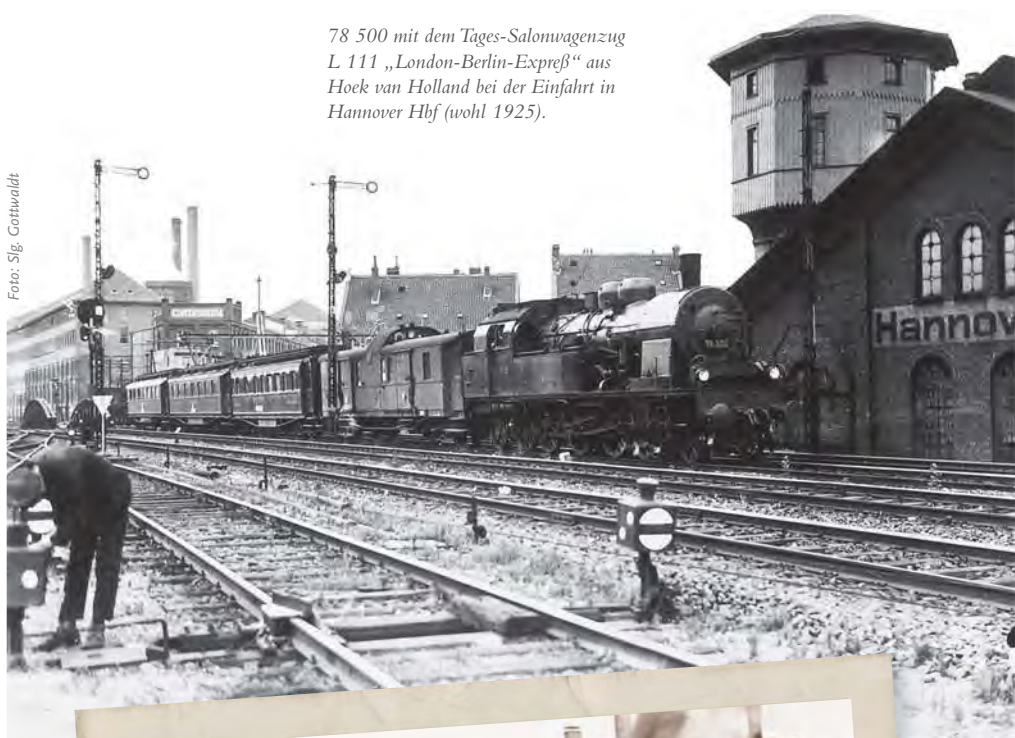
Hinzu kam im Oktober 1926 ein Vertrag zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) und der MITROPA über den Betrieb von Schlaf- und Speisewagen sowie Luxuszügen auf den Strecken der SBB und BLS.

ENGLAND-SCHWEIZ DURCHS RHEINTAL

Die Internationale Schlafwagengesellschaft war im stets von einer zahlungskräftigen Kundschaft nachgefragten England-Schweiz-Verkehr bereits wieder gut ins Geschäft gekommen. Bedeutung hierfür erlangten seit 1920 im *Simplon-Orient-Express* mitgeführte Kurswagen von und zur Kanalküste, noch mehr dann die seit 1925 in den *Suisse-Arlberg-Vienne-Express* integrierten Zugteile *Engadine-* und *Oberland-Express*. Die genannten Verträge gaben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der MITROPA nun die notwendige Rückendeckung, um der CIWL in der Relation England–Schweiz mit einem hochkomfortablen Zug durch das von Burgen und Schlössern gesäumte, landschaftlich wunderschöne Rheintal Kunden abzugeben. Den Nachteil der gegenüber den Luxuszügen durch Frankreich längeren Fahrtroute galt es durch besonders exquisite Ausstattung und absolute Spitzengastronomie wettzumachen.

Das Projekt eines luxuriösen, an die Nachtfähre von Harwich anschließen-

Foto: Sig. Gottwaldt



78 500 mit dem Tages-Salonwagenzug L 111 „London-Berlin-Express“ aus Hoek van Holland bei der Einfahrt in Hannover Hbf (wohl 1925).



Foto: Stuart/Sig. Ernst

Am 15. Juni 1928 wurde der CIWL-Pullmanzug „Edelweiss“ (Amsterdam–Brüssel–Luxemburg–Basel) eingeführt, er stand in Konkurrenz zum „Rheingold“. Die Aufnahme zeigt ihn 1936 in Namur.

den Tageszuges mit dem Stammlauf Hoek van Holland–Basel lag namentlich dem Generaldirektor der MITROPA, Dr. Werner Kieschke, am Herzen. Er kam von der Reichsbahn (die die Aktienmajorität an der MITROPA besaß) und trat 1926 sein neues Amt als Nachfolger des verstorbenen Theodor Renaud an. Die Planung für den neuen Zug nahm die Reichsbahn gemeinsam mit der MITROPA in die Hand, nach deren

Vorgaben sie auch die Grundrisse für die Wagen der Pullman-Bauart entwarf.

Noch 1926 wurde die Einführung des Rheingold-Zuges in der DRG-Generaldirektion in Berlin beschlossen. Wie und wann genau es zur Namensgebung „Rheingold“ kam, lässt sich heute nicht mehr belegen. Aber welcher Name wäre passender gewesen für solch einen hochkarätigen Zug entlang des sagenumwobenen deutschen Stroms? ■

PREMIERE 1928

ELITÄRES DOPPEL-F

Am 15. Mai 1928 absolvierte der Rheingold seine erste planmäßige Fahrt zwischen den Niederlanden und Basel. In Hoek van Holland bestand Schiffsanschluss von Harwich. Schon in der Sommersaison 1928 fuhr der Zug bis Luzern – ab London in nur 24 Stunden zu erreichen.





*Die 18 447, eine „hochhaxige“
S 3/6, bei der Ankunft mit dem
FFD 102 „Rheingold“ aus
den Niederlanden in Mainz.
Die Aufnahme dürfte im Mai
oder Juni 1928 entstanden sein.*

Bereits in vorrömischer Zeit führten wichtige Handelswege am Rhein entlang. Die Römer bauten sie aus und errichteten Heerstraßen für ihre Legionen. Im Einvernehmen mit den Römern ließen sich um das Jahr 410 nach Christi Geburt in der Gegend um Mainz, Alzey und Worms die Burgunder nieder. Doch im Jahr 436 wurden sie dort von den hunnischen Hilfstruppen eines weströmischen Heerführers vertrieben. Der Untergang des rheinischen Burgunderreichs floss, zum Heldenepos verklärt, ins Nibelungenlied ein.

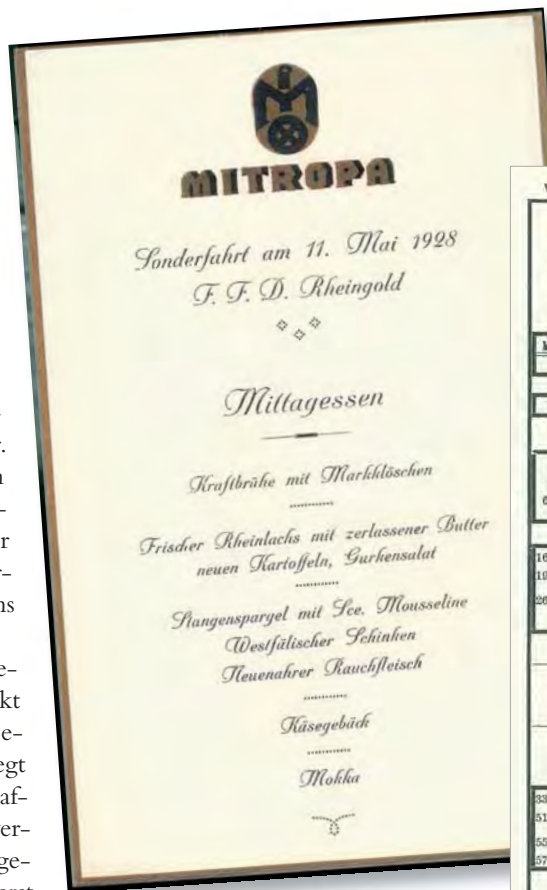
Der *Rheingold* fuhr stets nur zu Friedenszeiten. Seinen Namen indes verdankt der Zug einer ziemlich blutrünstigen Geschichte. Auf dem Schatz im Rhein liegt der Sage nach der Fluch des zwergenhaften Nibelungenkönigs Alberich. Er verdammte alle, die sich des einst von ihm gehüteten Reichtums bemächtigten. Zuerst trifft es jenen habgierigen Riesendrachen, den dann der edle Siegfried bezwingt. Der vermeintlich unverwundbare Recke vom Niederrhein nimmt das Gold samt daraus geschmiedetem Ring an sich, begibt sich zum Hof der Burgunderkönige in Worms und hilft – durch eine Tarnkappe unsichtbar – König Gunther, die von diesem begehrte bärenstarke Brunhild im Zweikampf zu erobern. Danach darf Siegfried Gunthers schöne Schwester Kriemhild heiraten. Später erfährt Brunhild, dass sie gar nicht von Gunther, sondern heimlich von Siegfried besiegt worden ist. Daraufhin lässt sie den an einem Schulterblatt eben doch verwundbaren Recken durch Hagen von Tronje meuchlings töten.

Der Mörder versenkt den Nibelungenschatz bei Worms in den Fluten, doch schließlich ereilt ihn die tödliche Rache der Königin Kriemhild. Mehr noch: Diese liefert in ihrem Schmerz über den Tod des geliebten Siegfried die Burgunder den Flammen und Schwertern der Hunnen aus, letzten Endes wird sie selbst umgebracht. Hagen hat das Versteck des Schatzes nicht verraten. Zwar soll das Gold „heraufglänzen aus den wogenden Wassern des Rheines“ – gefunden worden ist es trotzdem nie ...

Richard Wagner interpretierte das mittelalterliche Heldenepos recht frei im Festspielzyklus „Der Ring des Nibelungen“, eingeleitet mit der 1869 uraufgeführten Oper „Das Rheingold“. Und vom Nibelungenlied ließ sich knapp sechs Jahrzehnte später auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bei der Namensgebung für ihren neuen Salonwagenzug inspirieren.

1927 INTERNATIONAL VEREINBART

Die Pläne zur Einführung des *Rheingold* hüteten die DRG und die MITROPA bis Herbst 1927 wie ein Staatsgeheimnis, sicher sollte insbesondere die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft



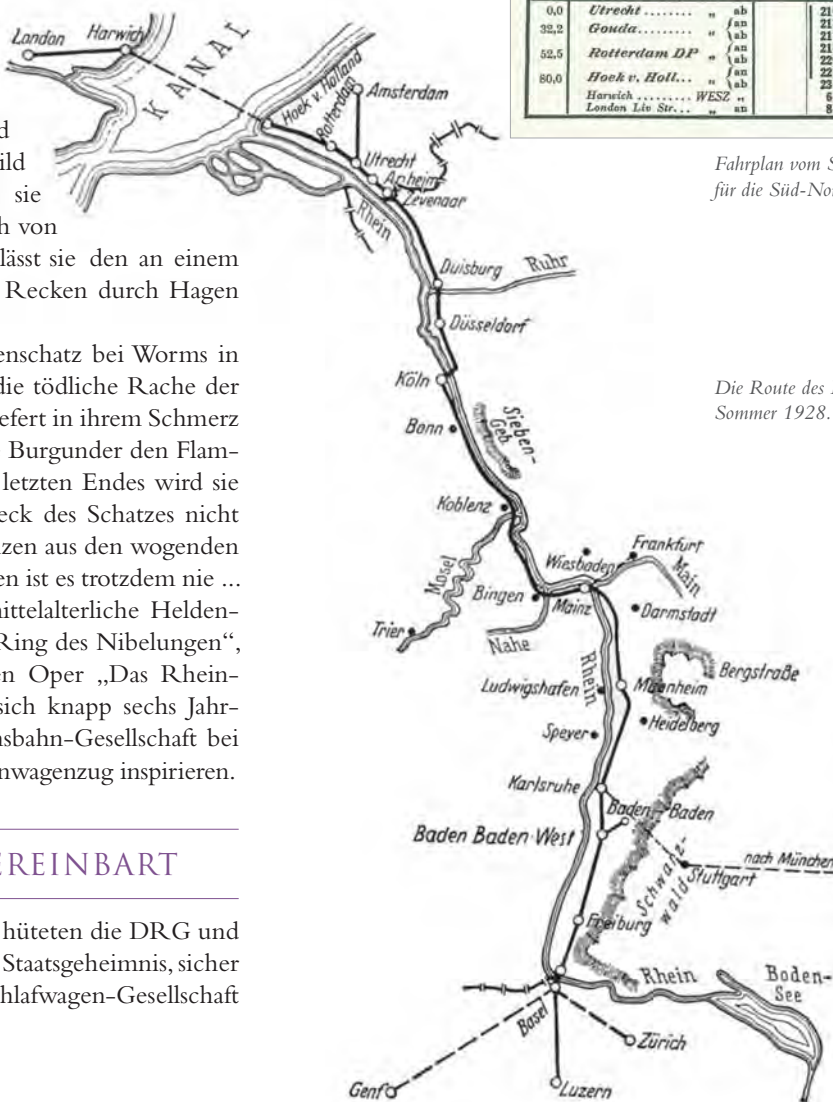
Menükarte von der Sonderfahrt des FFD Rheingold am 11. Mai 1928.

W.E.S.Z. = M.E.Z. A.S.Z. = 20 Minuten vor M.E.Z.

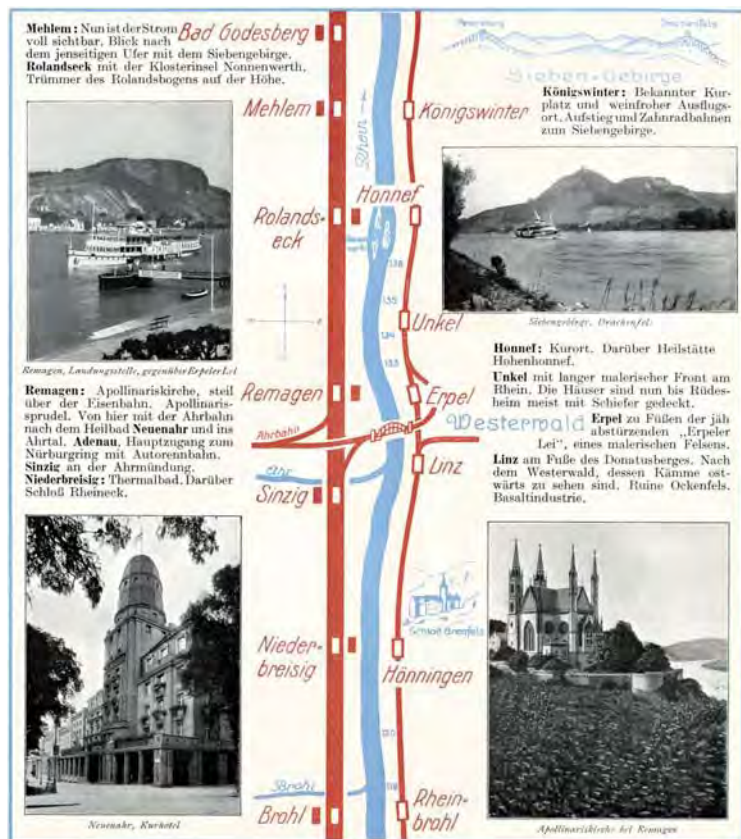
FFD 101 „Rheingold“
(Luzern)–Basel–Köln–Amsterdam
Fernschnellzug 1. 2. Kl. mit Salon-Speisewagen
u. durchlaufenden Wagen Basel–Hoek v. Holland
Vom 1. 7. bis 11. 9. verkehrt der Zug ab Luzern

km		FFD 101	
	Luzern.....ab	725	750
	Bern.....ab	700	
0,0	Basel SBB.....an	500	512
	Zürich.....ab	765	
	Basel SBB.....an	828	
	Basel SBB.....ab		925
4,5	Basel Bad. Bf. (P.B.).....an		935
65,8	Freiburg (Br.).....ab		953
	Baden-Baden West.....an		1044
	Baden-Baden.....ab		1201
	Baden-Baden.....an	1150	
168,7	Baden-Baden West.....ab		1203
199,6	Karlsruhe Hbf.an		1227
	Karlsruhe Hbf.ab		1230
260,2	Mannheim Hbf.an		1319
	Mannheim Hbf.ab		1428
	Mainz Hbf.an		
	Mainz Hbf.ab	1437	
	Wiesbaden.....an	1450	
	Mainz Hbf.ab	1449	
	Frankfurt (Main) Hbf.an	1524	
	Frankfurt (Main) Hbf.ab	1339	
	Mainz Hbf.an	1414	
	Darmstadt.....ab	1241	
	Mainz Hbf.an	1334	
	Wiesbaden.....ab	1351	
	Mainz Hbf.an	1494	
382,2	Mainz Hbf.ab		1420
515,2	Köln Hbf.an		1654
	Köln Hbf.ab		1702
555,3	Düsseldorf Hbf.an		1735
	Düsseldorf Hbf.ab		1777
578,9	Duisburg Hbf.an		1756
	Duisburg Hbf.ab	1830	
	Mülheim (Ruhr).....an	1839	
	Essen Hbf.an	1856	
	Bochum Hbf.an	1914	
	Dortmund Hbf.an	1938	
	Duisburg Hbf.MEZ ab		1757
664,2	Zevenaar (P.B.).....ASZ an		1926
	Zoll.....an		1931
678,2	Arnhem.....an		2000
735,2	Utrecht.....an		2009
	Utrecht.....ab		2053
816,2	Amsterdam CS.....an		2056
	Amsterdam CS.....ab		2144
0,0	Utrecht.....an		2103
32,2	Gouda.....an		2125
	Gouda.....ab		2129
52,5	Rotterdam DP.....an		2156
80,0	Hoek v. Holl.....an		2206
	Hoek v. Holl.....ab		2231
	Harwich.....WESZ an		2245
	London Liv Str.....an		655
	London Liv Str.....ab		838

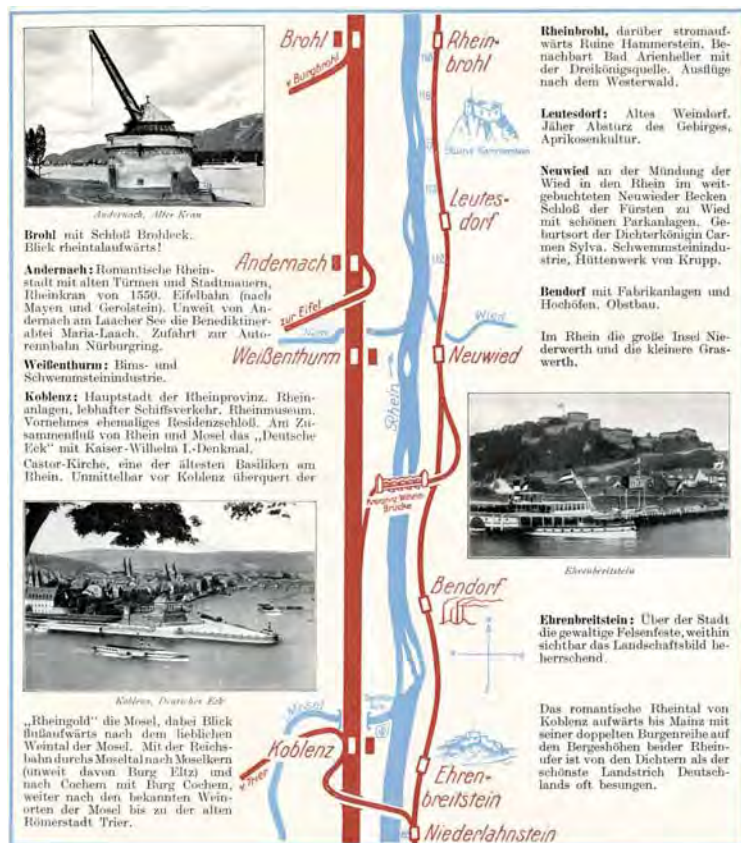
Fahrplan vom Sommer 1928 für die Süd-Nord-Richtung.



Die Route des Rheingold im Sommer 1928.



Die Deutsche Reichsbahn gab einen Reisebegleiter für die gesamte Strecke von Hoek van Holland/Amsterdam bis nach Luzern/Zürich heraus, der Ortschaften und Sehenswürdigkeiten entlang der Reiseroute vorstellte. Er ist vermutlich 1929 erschienen. Hier der Abschnitt von Bad Godesberg bis Brohl.



Aus dem Reisebegleiter der Reichsbahn der Abschnitt von Brohl bis Koblenz.

FFD 102 „Rheingold“				
Amsterdam—Köln—Basel—(Luzern)				
Fernschnellzug 1., 2. Kl. mit Salon-Speisewagen u. durchlaufenden Wagen Hoek v. Holland—Basel				
Vom 30. 6. bis 10. 9. verkehrt der Zug bis Luzern				
km				
0,0	London Liv Str. WESZ	ab	2030	
	Harwich	an	2215	
	Hoek v. Holl. ASZ	an	610	
27,5	Rotterdam DP	an	716	
47,5	Gouda	an	725	
80,0	Utrecht	an	754	
0,0	Amsterdam CS	ASZ	755	
80,1	Utrecht	an	821	
137,0	Arnhem	an	833	
151,0	Zevenaar	an	821	
230,3	Duisburg Hbf.	MEZ	837	
	Dortmund Hbf.	an	912	
	Bochum Hbf.	an	939	
	Essen Hbf.	an	1004	
	Mülheim (Ruhr)	an	1018	
	Duisburg Hbf.	an	1028	
259,9	Düsseldorf Hbf.	an	1033	
300,0	Köln Hbf.	an	1052	
483,0	Mainz Hbf.	an	1054	
	Mainz Hbf.	an	1408	
	Frankfurt (Main) Hbf.	an	1513	
	Mainz Hbf.	an	1426	
	Wiesbaden	an	1443	
	Mainz Hbf.	an	1415	
	Darmstadt Hbf.	an	1510	
	Wiesbaden	an	1336	
	Mainz Hbf.	an	1352	
564,0	Mainz Hbf.	an	1401	
614,0	Mannheim Hbf.	an	1500	
	Karlsruhe Hbf.	an	1506	
	Karlsruhe Hbf.	an	1550	
	Karlsruhe Hbf.	an	1602	
	Stuttgart Hbf.	an	1737	
	Ulm	an	1920	
	Augsburg Hbf.	an	2032	
	München Hbf.	an	2130	
645,5	Karlsruhe Hbf.	an	1554	
	Baden-Baden West	an	1618	
	Baden-Baden	an	1631	
748,4	Freiburg (Br.)	an	1740	
809,7	Basel Bad. Df.	an	1832	
814,2	Basel SBB	an	1841	
	Bern	an	1903	
	Luzern	an	2100	
	Basel SBB	an	2037	
	Genf	an	1945	
		an	004	

Fahrplan vom Sommer 1928 für die Nord-Süd-Richtung.

Abb.: Sig. Gottwald (3)

möglichst spät davon Wind bekommen. Im Hinblick auf den vorgesehenen Starttermin zum Fahrplanwechsel am 15. Mai 1928 musste die DRG aber spätestens auf der vom 18. bis 22. Oktober 1927 in Prag tagenden Europäischen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz ihre Karten aufdecken.

In ihrer Vorschau auf den neuen Auslands-Fahrplan teilte die DRG-Hauszeitschrift „Die Reichsbahn“ Ende November 1927 einige der in Prag getroffenen Vereinbarungen mit. Unter Punkt 21 stand: „Zwischen Holland und der Schweiz wird ein Tagesschnellzugpaar 1./2. Klasse als FD-Zugpaar mit Wagen besonderer Bauart (Pullmansystem) und kürzeren Fahrzeiten als denjenigen der Züge FD 164/163 zwischen Amsterdam bzw. Hoek van Holland und Basel über Duisburg—Düsseldorf—Köln—Mainz—Mannheim—Karlsruhe—Baden-Oos—Freiburg gefahren. Abfahrt des Zuges Holland—Schweiz in Hoek erfolgt – nach Aufnahme des Schiffsanschlusses von London ebenso wie bei D 164 und FD 264 – etwa um 6 ½ Uhr, Ankunft in Basel Bad. Hbf. etwa 18.48, in Basel SBB etwa 19.08, so daß die Züge 222 nach Genf und 468 nach Luzern noch erreicht werden. Der Zug Schweiz—Holland wird nach Aufnahme der Anschlüsse der Züge 453 von Bern und Luzern und 78 von Zürich etwa um 9.20 in Basel SBB abfahren und etwa um 22 Uhr in Hoek ankommen, wo der Schiffsanschluß nach London gleichfalls wie bei D 163 und FD 263 erreicht wird.“

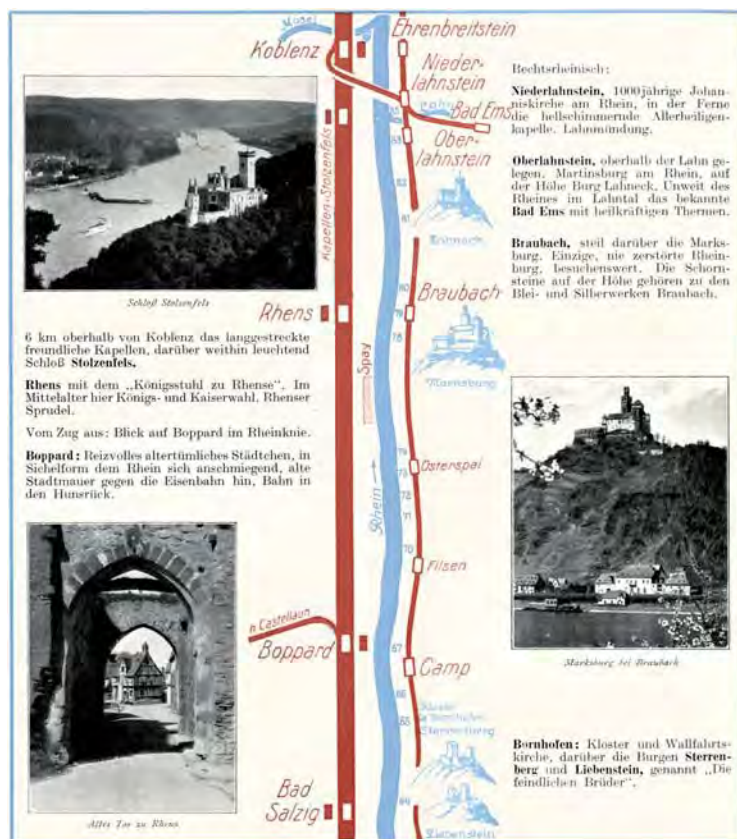
Wie aus der Mitteilung herauszulesen, sollten also die bisherigen FD 164/163 – die bislang hochwertigsten Züge in der Relation Niederlande–Schweiz auf der Rheinstrecke – in D-Züge umgewandelt werden. In der Tat verkehrten sie ab 15. Mai 1928 als dreiklassige D 164/163 in kaum veränderter Fahrplanlage und weiterhin auf dem Laufweg über Nymwegen–Cleve–Köln–Wiesbaden–Mainz–Ludwigshafen–Mannheim–Karlsruhe. Die erwähnten FD 264/263 verbanden nach wie vor die Niederlande mit der bayerischen Landeshauptstadt München. Der endgültige Fahrplan für die neue, schnellere Tagesverbindung Niederlande–Schweiz mit dem *Rheingold* (via Arnheim–Zevenaar) war noch in einer besonderen Besprechung festzulegen. Im Übrigen hatten die Schweizerischen Bundesbahnen schon in Prag zugesagt, die Möglichkeit einer sommerlichen Laufwegverlängerung bis/ab Luzern zu prüfen.

PULLMANZUG MIT FFD - ZUSCHLAG

Im Januar 1928 fand sich in der Zeitschrift „Die Reichsbahn“ eine erste Notiz über das für den *Rheingold* vorgesehene Wagenmaterial. Rückblickend auf das Jahr 1927 hieß es dort: „Zur Vergrößerung der Bequemlichkeit in den Zügen sind Sonder-D-Zugwagen mit besonderer innerer Ausstattung entworfen und 20 Stück solcher Wagen zur Bildung von FD-Zügen bestellt worden.“ Dass damit Fahrzeuge der Pullman-Bauart gemeint waren, ging aus einer dann im Februar 1928 im gleichen DRG-Organ veröffentlichten Mitteilung hervor – hier der nicht gerade elegant formulierte Text: „Die Frage, ob auch bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Pullmanzüge, die namentlich in Amerika bei tagelangen Fahrten verwandt werden, eingeführt werden sollen, ist vielfach erörtert worden. Um einen Versuch handelt es sich, wenn die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 15. Mai ab im Verkehr Holland–Schweiz erstmals einen Pullmanzug fährt.“

Einen minutengenauen Fahrplan für das nun als FFD 102/101 bezeichnete Zugpaar namens „Rheingold“ veröffentlichte „Die Reichsbahn“ in ihrer Ausgabe vom 7. März 1928. Er entsprach fast exakt dem endgültigen Fahrplan, wie er übersichtlich dargestellt dem Zugbegleiterheft beigegeben war (siehe Faksimile). Daraus ließen sich die Führung in zwei Zugteilen ab Hoek van Holland und Amsterdam, deren Vereinigung in Utrecht sowie die vom 30. Juni bis 10. September 1928 erfolgende Verlängerung des Zuglaufs über Basel SBB hinaus bis Luzern ersehen (entsprechend natürlich auch das Prozedere in der Gegenrichtung). Zu den vermerkten Anschlüssen von bzw. nach London via Harwich sei ergänzt, dass diese in England mit dem Pullman-Salonwagen führenden „Hook Continental“ der *London and North Eastern Railway (LNER)* hergestellt wurden.

Das zweite „F“ in der Zuggattung stand ohne Erklärung einfach so da. Als zusätzliches Kürzel ergab es ja eigentlich keinen Sinn, denn laut Kursbuchschlüssel bedeuteten sowohl „FFD“ als auch „FD“ eben Fernschnellzug. Offenbar sollte das zweite „F“ die Exklusivität des *Rheingold* unterstreichen und augenfällig auf den Sonderzuschlag hinweisen, der über dem ansonsten für FD-Züge zu entrichtenden Zuschlag lag. Für den *Rheingold* verlangte die DRG 1928 einen „FFD-Zuschlag“ von 8 Reichsmark und außerdem den üblichen, entfernungs-



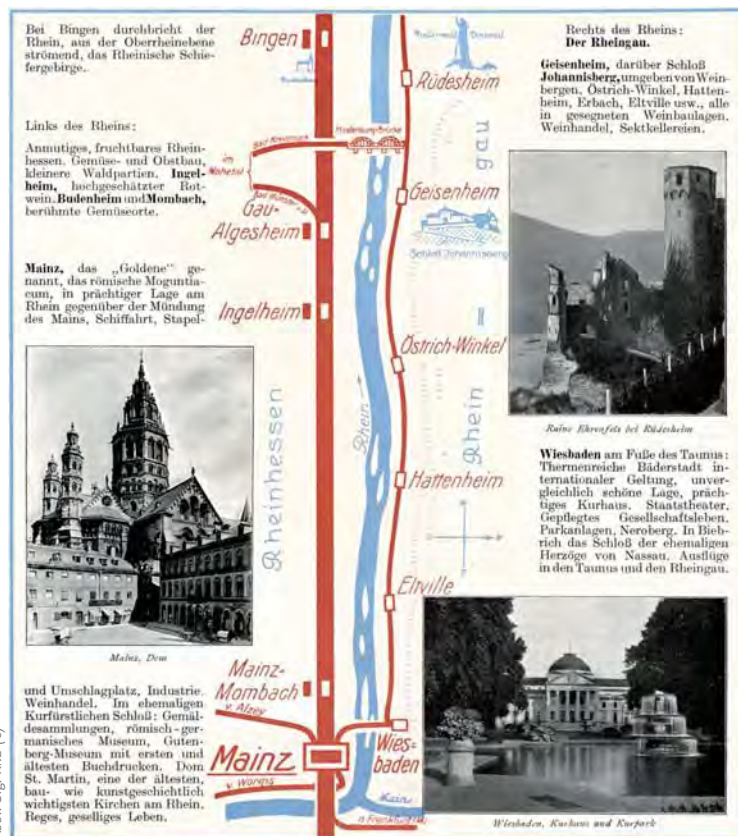
Wenige Kilometer südlich von Koblenz thront Schloss Stolzenfels über dem Rheintal, etwas weiter flussaufwärts sehen die Fahrgäste auf der rechten Rheinseite die Marksburg bei Braubach.



Im Abschnitt zwischen Bad Salzig und Bacharach wird rheinaufwärts von St. Goar beim Loreley-Felsen die engste Stelle des Rheintals passiert. Auch die auf einer Insel im Rhein gelegene ehemalige Zollburg „Die Pfalz“ gehört zweifellos zu den Höhepunkten einer Fahrt entlang des Rheins.



Beim Bahnhof Bingerbrück ist aus dem Zugfenster mitten im Rhein der alte Mäuseturm zu sehen.



Von Bingen bis Mainz führt die Fahrt durch das fruchtbare Rheinhessen, die Berge treten zurück.

abhängig gestaffelten Schnellzugzuschlag von 2 bis 10 RM in der 1. und 2. Klasse.

LONDON – LUZERN IN 24 STUNDEN

Kurz nach der fahrplanmäßigen Premiere am 15. Mai stellte die DRG-Hauszeitschrift in der Ausgabe vom 23. Mai 1928 den „Rheingold“-Zug auf acht Seiten im nichtamtlichen Teil vor. Der Bericht ging nochmals auf den Fahrplan ein und hob die kurzen Reisezeiten hervor: London–Luzern

in 24 Stunden – das war zur damaligen Zeit „für das Eisenbahnwesen eine ganz bedeutende Leistung“. Unter anderem wurden auch die mit rund 11 Stunden angegebene Reisezeit von Hoek van Holland nach Basel und die auf rund 12 ½ Stunden bezifferte Reisezeit von Hoek van Holland nach Luzern herausgestellt. Jedoch waren die Zeitangaben für die Relationen zwischen den Niederlanden und der Schweiz allzu großzügig abgerundet. Obendrein berücksichtigte der Bericht nicht, dass die in den Niederlanden gültige Amsterdamer Sommerzeit gegenüber der Mitteleuropäischen Zeit um 20 Minuten vorausging. Tatsächlich betrugen die Reisezeiten im Sommer 1928 von Hoek van Holland nach Basel SBB 12 Stunden 18 Minuten, die von Amsterdam nach Basel SBB 11 Stunden 33 Minuten und die von Hoek van Holland nach Luzern 13 Stunden 53 Minuten – immer noch bemerkenswert kurz. Ziemlich genau war die Reisezeit von London nach Luzern angegeben, sie betrug exakt 23 Stunden 53 Minuten (wobei die in England gültige Westeuropäische Sommerzeit mit der Mitteleuropäischen Zeit identisch war).

Entfernungsangaben fehlen in dem erwähnten Bericht. Dem Zugbegleiterheft für den *Rheingold* von 1928 sind zu entnehmen: London Liverpool Street–Luzern 1182,7 km, Hoek van Holland–Luzern 913,9 km, Hoek van Holland–Basel SBB 818,9 km und Amsterdam–Basel SBB 779,3 km. Die Entfernungsangaben in Einlegeblättern zum Zugbegleiterheft, in Kursbüchern der MITROPA und späteren der DRG wichen hiervon allerdings mehr oder minder geringfügig ab.

Zu den beachtlich kurzen Reisezeiten trug der Wegfall von Grenzaufenthalten für Pass- und Zollkontrollen bei. An der holländisch-deutschen Grenze fanden die Kontrollen im fahrenden Zug zwischen Zevenaar und Duisburg statt, an der deutsch-schweizerischen Grenze auf der Fahrt zwischen Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB. Auch dies hob die DRG-Hauszeitschrift in ihrer Ausgabe vom 23. Mai 1928 hervor. Daran schloss sich eine Beschreibung der Wagen des „Rheingold“-Zuges an, den die MITROPA bewirtschaftete und für den sie auch das für die Bedienung der Reisenden erforderliche Personal stellte. Die Wagenbauarten und Zugbildung sind Thema des nächsten Kapitels. ■



Der Pullmanwagen 20 508 trägt heute wieder die alte Rheingold-Farbgebung.

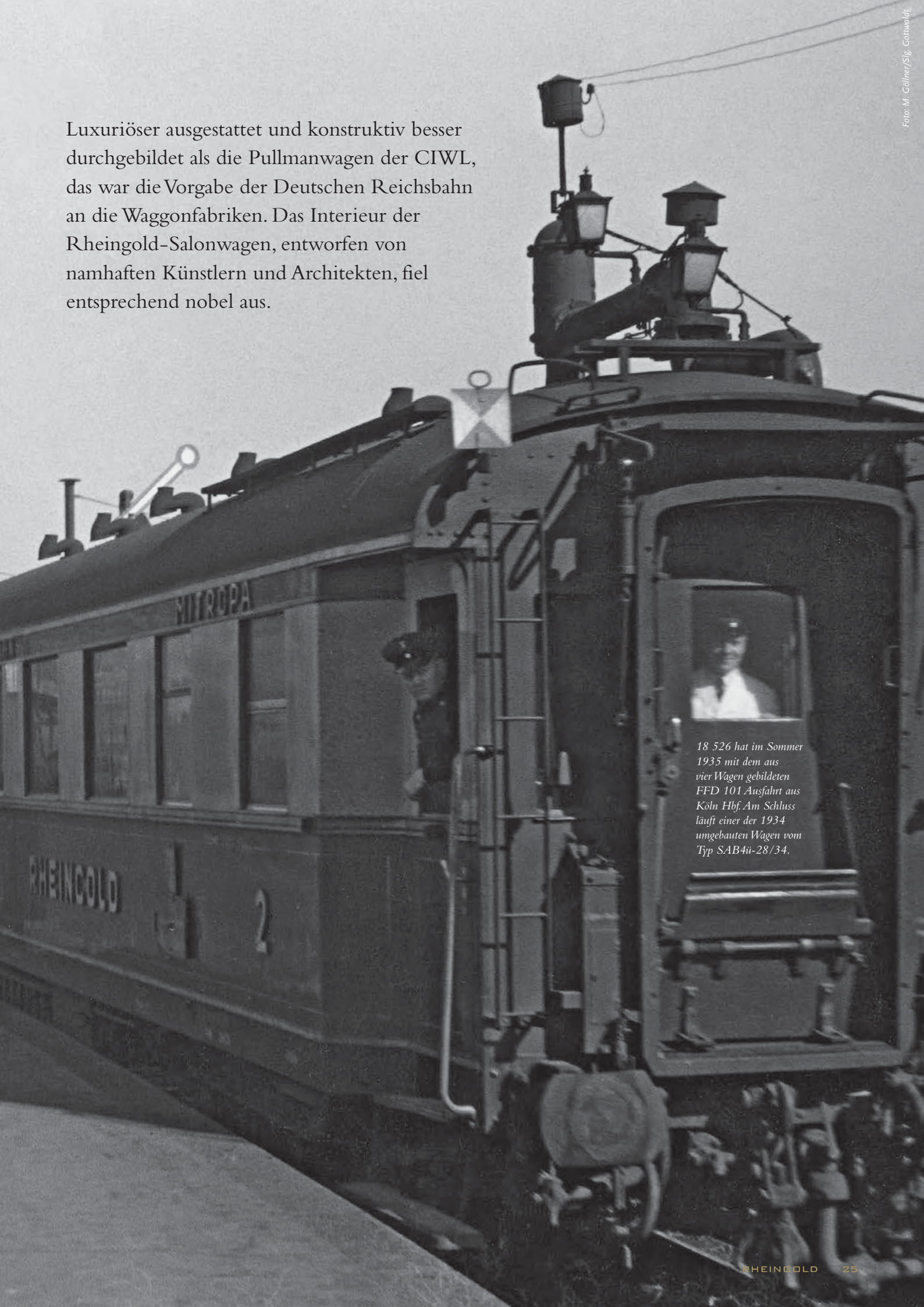
Foto: K. Koschinski

ROLLMATERIAL

A black and white photograph of a train at a station. The train consists of several passenger cars and a locomotive, moving along the tracks. In the background, a large, ornate stone building with a prominent tower and arched windows is visible. Two signal masts with semaphore arms are positioned on either side of the tracks in the foreground. The overall scene is a historical or vintage representation of a railway station.

NOBLE
WAGEN,
EDLE
ZUGPFERDE

Luxuriöser ausgestattet und konstruktiv besser durchgebildet als die Pullmanwagen der CIWL, das war die Vorgabe der Deutschen Reichsbahn an die Waggonfabriken. Das Interieur der Rheingold-Salonwagen, entworfen von namhaften Künstlern und Architekten, fiel entsprechend nobel aus.

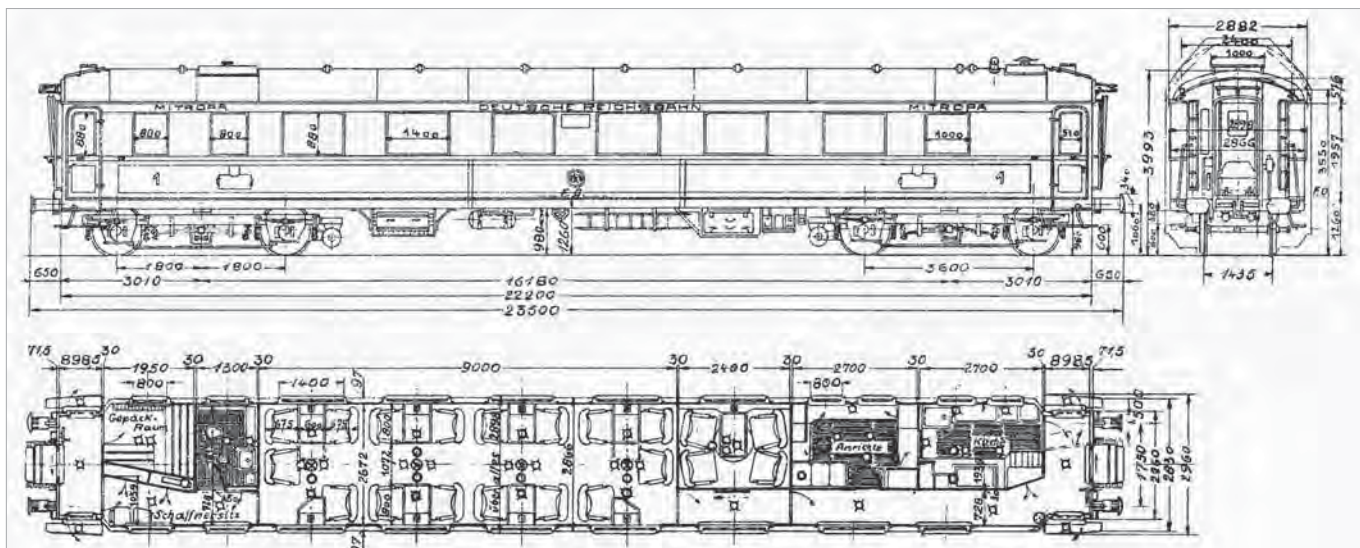


18 526 hat im Sommer 1935 mit dem aus vier Wagen gebildeten FFD 101 Ausfahrt aus Köln Hbf. Am Schluss läuft einer der 1934 umgebauten Wagen vom Typ SAB4ü-28/34.

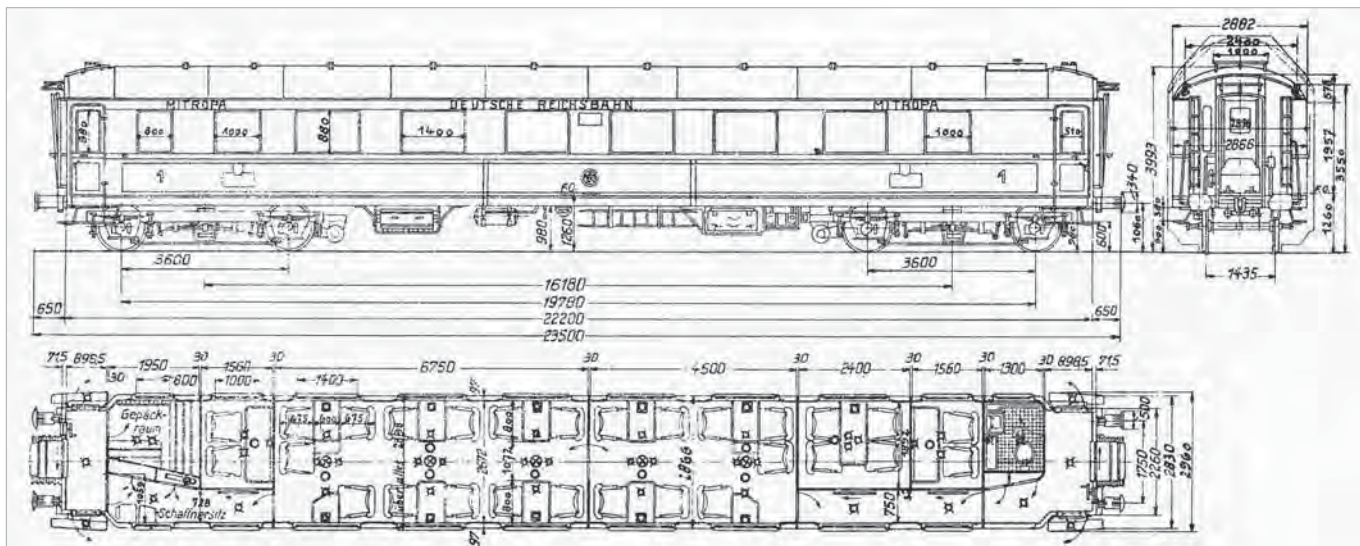


SA4ü-28 (28 Sitzplätze 1. Klasse) mit der Wagennummer 20 506 – ab 1931: 10 506 – vor der Übergabe an die Deutsche Reichsbahn.

Foto: Wegmann/Sig. Ernst



Salonwagen 1. Klasse Bauart 1928 mit Küche.



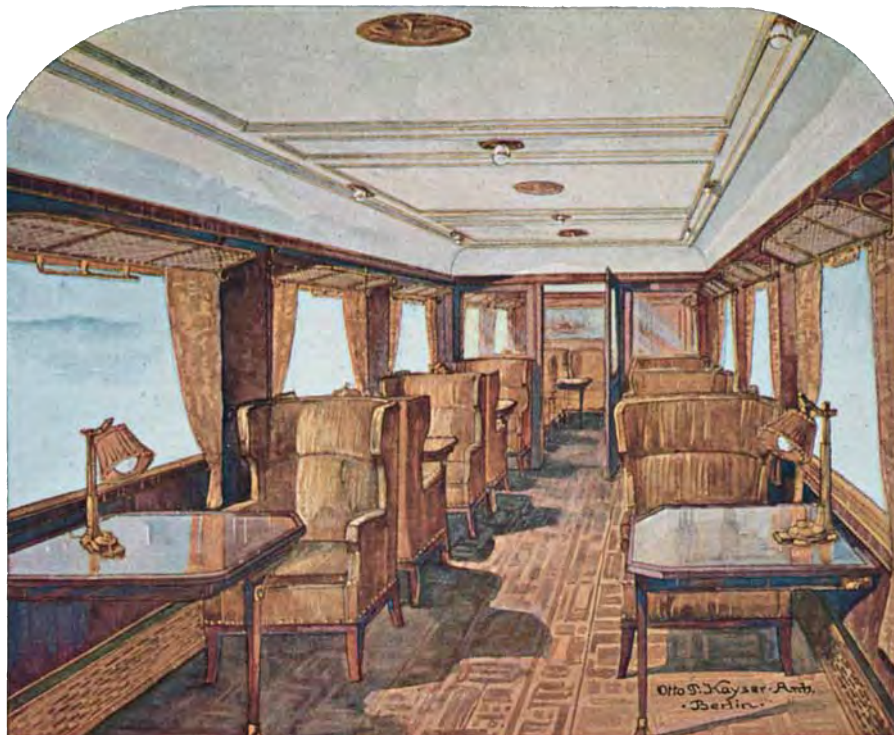
Salonwagen 1. Klasse Bauart 1928.

Skizzen: DRG/Sig. Deppmeyer (2)

Ehe das Reichsbahn-Zentralamt Berlin die Wagen der Pullman-Bauart für den *Rheingold* entwarf, hatte es sich eingehend mit den in Tages-Luxuszügen der CIWL erfolgreich eingesetzten Pullmanwagen befasst. Vom Grundsatz her daran orientiert, sollten die deutschen Fahrzeuge noch luxuriöser ausgestattet und konstruktiv besser durchgebildet sein. Unter dieser Prämisse gab das RZA, eng abgestimmt mit der MITROPA, den 1927 mit dem Bau beauftragten Waggonfabriken die einheitlichen Hauptabmessungen sowie die Grundrisse der vierachsigen Sonder-D-Zugwagen in Pullman-Bauart vor. Bei der inneren Ausgestaltung im Detail gab das RZA Berlin den Herstellern Gelegenheit, eigene Vorschläge zu verwirklichen, wobei das Interieur jeweils eines Wagenpaars (also 1. Klasse mit und ohne Küche bzw. 2. Klasse mit und ohne Küche) gestalterisch zusammenpassen sollte.

Die Wagenkastenlänge wurde auf 22,2 Meter, die Länge über Puffer auf 23,5 Meter festgelegt. Damit waren die violett/cremefarbenen „Salon-Speisewagen“ – so eine zeitgenössische Bezeichnung – bei ihrer Indienststellung die längsten Wagen in Reichsbahn-Eigentum, denn die gleich langen bordeauxroten Speise- und Schlafwagen neueren Typs gehörten der MITROPA. Die Ausführung des Untergestells und des Wagenkastens in genietetem Ganzstahlbauweise lehnte sich an den Aufbau der schon vor 1928 von der Reichsbahn beschafften D-Zugwagen an. Mit einem Eigengewicht von ca. 51 bis 57 Tonnen fielen die *Rheingold*-Fahrzeuge aber deutlich schwerer aus. Von den neuartigen Drehgestellen der Bauart „Görlitz II schwer“ mit Rollenachslagern erwartete die DRG auch bei hohen Geschwindigkeiten einen „in jeder Beziehung einwandfreien Lauf“. Hierzu sei angemerkt, dass die mit Kunze-Knorr-Schnellbremse und Henry-Bremse (für die Schweiz) ausgerüsteten Wagen anfangs für 110 km/h zugelassen waren und man 1932 die Drehgestelle gegen besser gefederte der Bauart „Görlitz III schwer“ austauschte. Letztere Maßnahme hing mit der Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h zusammen.

Neben den 20 Salonwagen bestellte die DRG für ihren Pullmanzug auch drei vierachsige Sonder-D-Zuggepäckwagen. Hinsichtlich der Wagenkastenlänge von



Salonwagen 1. Klasse mit verschiebbaren Einzelpolstersesseln.



Im Salonwagen 1. Klasse ist für das Mittagessen gedeckt.

18,38 Metern und der Länge über Puffer von 19,68 Metern entsprachen sie den D-Zuggepäckwagen der Einheitsbauart 1928, unterschieden sich von diesen aber durch die mit Rücksicht auf die schweizerische Fahrzeugbegrenzungslinie etwas

geringere Breite, ferner durch die Ausstattung (u.a. mit einem Zollverschluss-anteil) und am augenfälligsten natürlich durch den violetten Anstrich. – Näheres zur Farbgebung siehe Kasten auf Seite 33.

Abb.: Sig. Gottwaldt (2)



Foto: RVN/Sig. Gerhard

SB4ü-28 (43 Sitzplätze 2. Klasse) mit der Wagennummer 24512 – ab 1931: 10712 – kurz nach der Ablieferung.

ANFANGS ZEHN SALONWAGEN-PAARE

Den Auftragskuchen für die paarweise gelieferten Rheingold-Salonwagen und die drei Gepäckwagen im Gesamtwert von 2,6 Millionen Reichsmark teilten sich die namhaftesten deutschen Wagenbauanstalten:

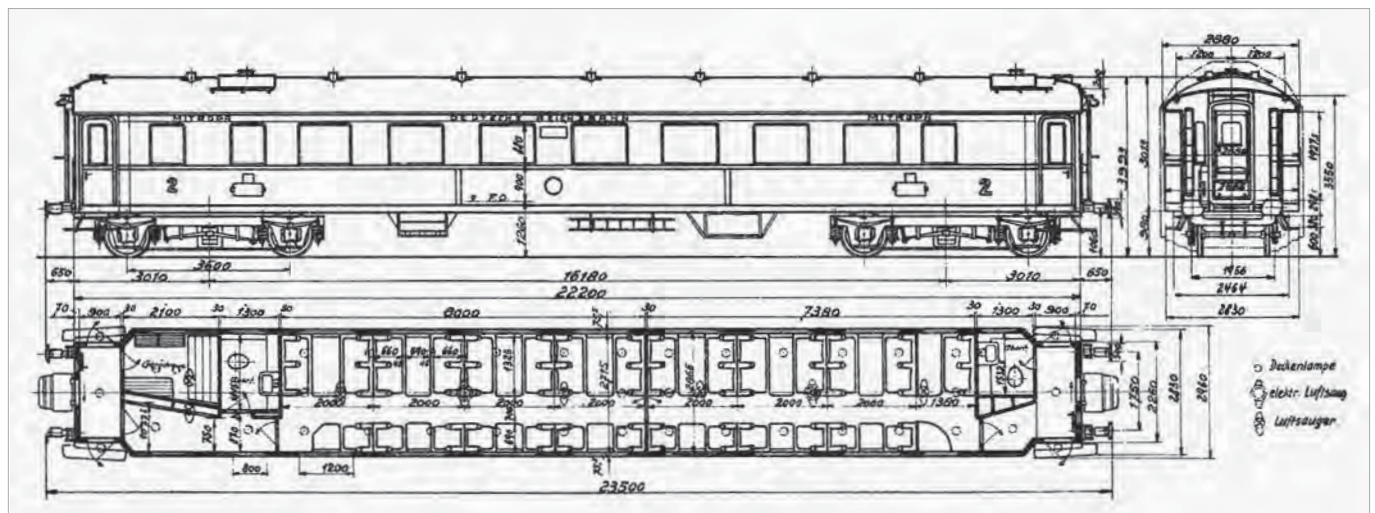
- Linke-Hofmann-Lauchhammer AG, Breslau: zwei Paare 1. Klasse, ein Paar 2. Klasse

- Waggonfabrik Wegmann & Co, Kassel: ein Paar 1. Klasse, zwei Paare 2. Klasse
- Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik van der Zypen & Charlier, Köln-Deutz (Westwaggon): ein Paar 1. Klasse, zwei Paare 2. Klasse
- Gebr. Credé & Co., Niederzwehren b. Kassel: ein Paar 2. Klasse
- Waggon- und Maschinenbau AG, Görlitz (Wumag): drei Gepäckwagen.

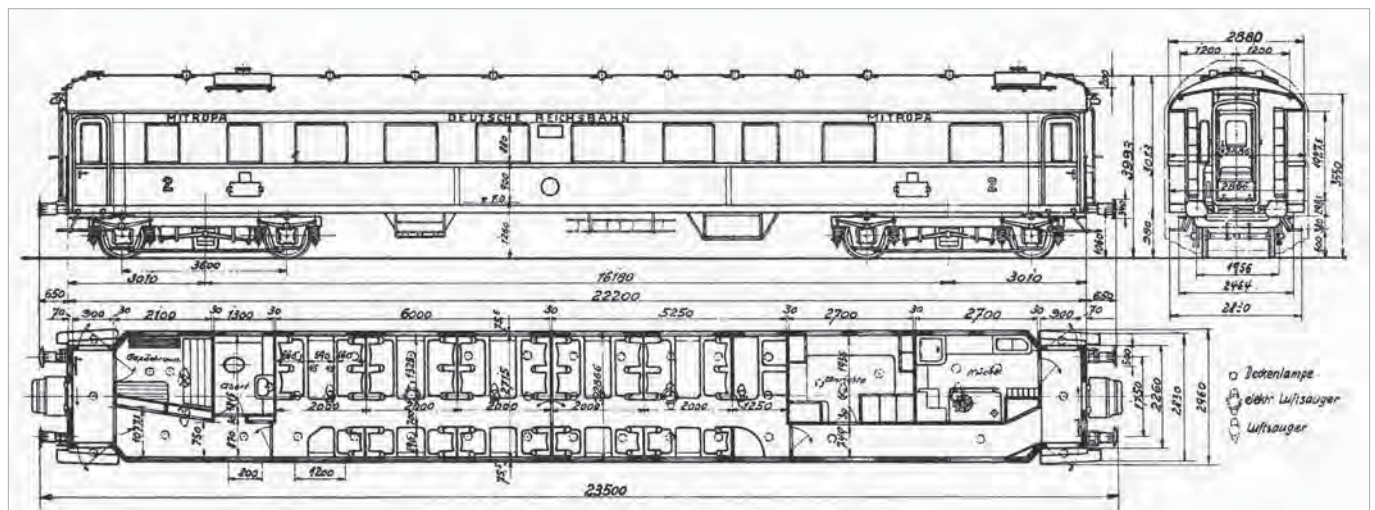
Anzumerken ist, dass die Firma van der Zypen & Charlier in den Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken aufging und ihr Wagenkontingent schon als „Westwaggon“ lieferte. Ferner trugen die beiden bei Credé bestellten Salonwagen (24511 und 24512) zwar Credé-Schilder, tatsächlich entstanden sie aber im Rahmen einer internen Auftragsverlagerung bei Orenstein & Koppel.

Im Jahr 1928 lieferten die Waggonfabriken alle 1927 bestellten Fahrzeuge aus:

- vier SA4ü-28 1. Klasse mit Küche und 20 Sitzplätzen
- vier SA4ü-28 1. Klasse mit 28 Sitzplätzen
- sechs SB4ü-28 2. Klasse mit Küche und 29 Sitzplätzen
- sechs SB4ü-28 2. Klasse mit 43 Sitzplätzen
- drei SPw4ü-28 (Gepäckwagen).



Salonwagen 2. Klasse Bauart 1928 mit zwei Saalräumen.



Salonwagen 2. Klasse Bauart 1928 mit zwei Saalräumen und Küche.

SECHS WAGEN NACHBESTELLT

Lupenrein dem Pullman-System entsprechend, sollte sich der *Rheingold* möglichst aus Wagenpaaren jeweils der gleichen Klasse zusammensetzen, hinter dem Gepäckwagen beispielsweise in der Reihung SA4ük + SA4ü + SB4ük + SB4ü. Dieses Prinzip ließ sich aber schon deshalb nicht konsequent einhalten, weil ja die außerhalb der Hauptreisesaison in der Regel nur je zwei Salonwagen führenden Zugteile von/nach Hoek van Holland und Amsterdam beide Wagenklassen haben mussten, also (wegen der gastronomischen Versorgung) entweder in der Zusammenstellung SB4ü + SA4ük oder SA4ü + SB4ük. So ergab sich 1928 beim südwärts fahrenden FFD 102 nach der Vereinigung beider Zugteile in Utrecht folgende Konfigu-

ration: SPw4ü + SB4ü + SA4ük Amsterdam–Schweiz, dahinter SA4ü + SB4ük Hoek van Holland–Schweiz (anderenfalls wären in Utrecht umständliche, bei einem Aufenthalt der Zugteile von 8 bzw. 12 Minuten nicht machbare Rangiermanöver nötig gewesen). In dieser Zusammenstellung verfügte der *Rheingold* über 120 Sitzplätze und hatte mindestens 15 Bedienstete an Bord.

Für die Regelkomposition mit vier Salonwagen und einem Gepäckwagen reichte der Fahrzeugpark auch bei ständiger Einsatzbereitschaft einer in den Umlauf eingebundenen dritten Garnitur plus Reserve locker aus. Jedoch erforderte, als der Zug im Hochsommer 1928 erstmals bis Luzern durchlief, insbesondere die große Nachfrage nach Plätzen 2. Klasse schon bald die Einreihung zusätzlicher Wagen. Zudem bestärkte der große Erfolg die DRG in der Absicht,

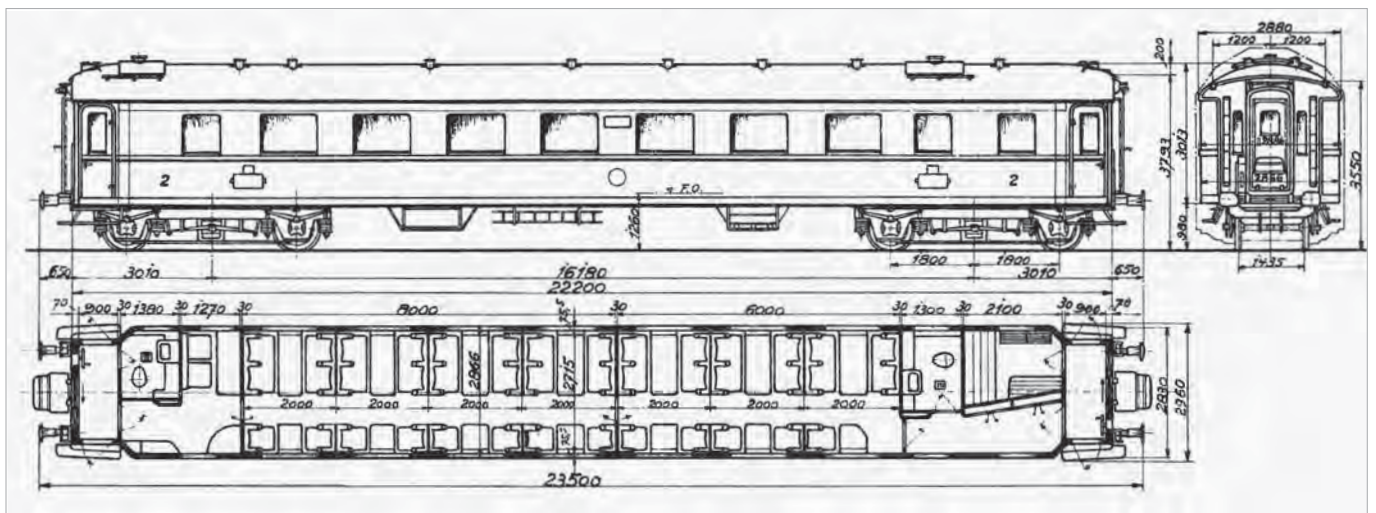


Salonwagen 2. Klasse mit fest eingebauten Polstersitzen in der Anordnung 1+2.

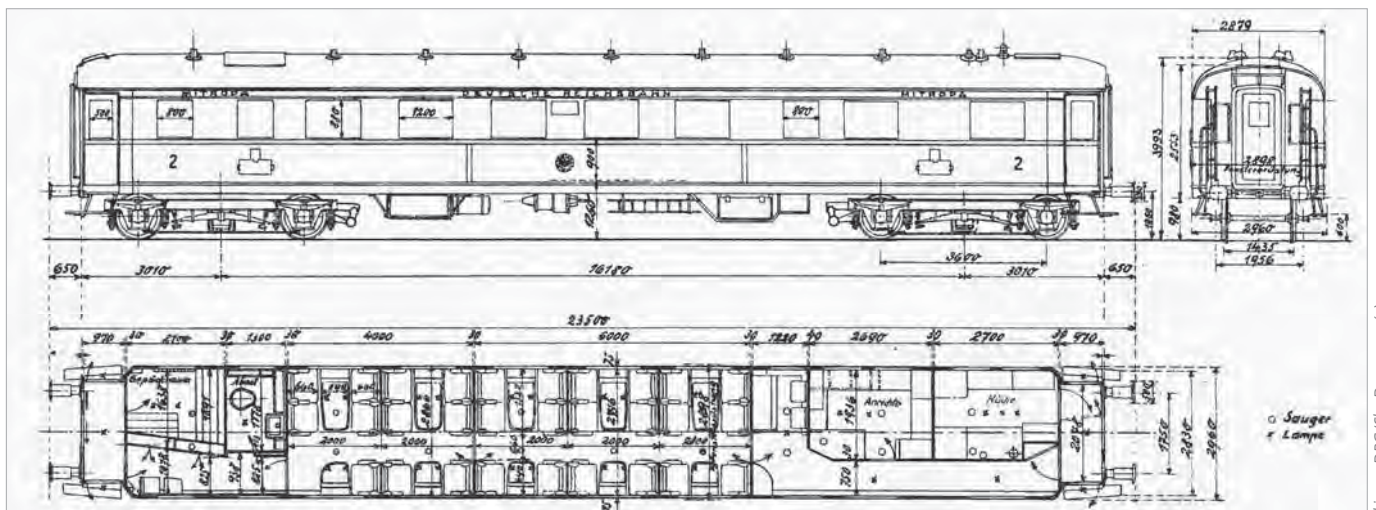


Die Innenräume der Wagen waren unterschiedlich gestaltet, hier ein weiteres Beispiel eines Salonwagens 2. Klasse.

Abb.: Sfg. Gottwaldt (2)



Salonwagen 2. Klasse Bauart 1929.



Salonwagen 2. Klasse Bauart 1929 mit Küche.

Skizzen: DRG/Sfg. Deppmeyer (4)

möglichst rasch einen Flügelzug nach Zürich einzuführen. Um den absehbaren Mehrbedarf abzudecken, bestellte sie im Herbst 1928 sechs weitere Salonwagen 2. Klasse im Wert von 800 000 Reichsmark, diesmal überwiegend solche mit Küche. Der Auftrag für jeweils zwei Wagen mit Küche ging an Linke-Hofmann und Wegmann, der für zwei Wagen ohne Küche an Credé (wobei Credé diese Wagen mit den Nummern 24514 und 24516 wieder durch Orenstein & Koppel ausführen ließ).

Also gesellten sich zum Rheingold-Wagenpark im Jahr 1929 hinzu:

- vier SB4ük-29
2. Klasse mit Küche und 29 Sitzplätzen
- zwei SB4ü-29
2. Klasse mit 41 Sitzplätzen.

Die ursprünglichen und die nach Umzeichnung ab 1931 gültigen Nummern aller Wagen sind der Lieferliste zu entnehmen.

Es blieb bei dem jetzt 26 Salon- und drei Sondergepäckwagen umfassenden Bestand. In der Hauptreisezeit verstärkte die Reichsbahn den Zug regulär um einen (am jeweils anderen Zugende) beigegebenen Gepäckwagen badischer oder preußischer Bauart bzw. einen solchen der Einheitsbauart, später auch um windschnittige „Schürzenpackwagen“. Im Übrigen war südlich von Mannheim zu-

mindest bis August 1933 stets ein zweiter Gepäckwagen eingereiht. Bis dahin schrieb die Fahrdienstvorschrift nämlich vor, dass hinter der Lok ein nicht mit Reisenden besetzter „Schutzwagen“ laufen müsse. Nach dem Kopfmachen in Mannheim lief der Rheingold-Gepäckwagen aus Hoek van Holland aber am Schluss. Deshalb gab die Reichsbahn dem Rheingold zwischen Mannheim und Basel an der Spitze einen zweiten Schnellzuggepäckwagen anderer Bauart mit (analog gilt das auch für die Gegenrichtung).

MANNIGFALTIGE UNTERSCHIEDE

Kommen wir nun zur Raumaufteilung: Gemäß den Vorgaben des RZA sollten die Reisenden in der 1. Klasse die Wahl zwischen Sitzplätzen in größeren Saalräumen und kleineren Abteilen haben. Deshalb erhielten die 1.-Klasse-Wagen, sowohl für Raucher als auch Nichtraucher, Saalräume und Abteile mit vier oder (nur in den Wagen ohne Küche) mit zwei Sitzplätzen. Überwiegend 1400 mm breite Fenster ermöglichten einen sehr guten Ausblick. Alle Sitze wurden als verschiebbare Einzelpolstersessel ausgeführt, in den Saalräumen mit Mittelgang vorwiegend in der Anordnung 1 + 1 und in den Abteilen jeweils in Zweierreihen

neben dem Seitengang. Die Sessel waren in den Saalräumen vis-à-vis an Tischen angeordnet und in den Viererabteilen um einen Mitteltisch gruppiert; in den Zweierabteilen gab's natürlich ebenfalls einen Tisch. Die 2.-Klasse-Wagen mit überwiegend 1200 mm breiten Fenstern wiesen je zwei Saalräume mit fest eingebauten Polstersitzen in der Anordnung 1 + 2 auf, die sich – meist gegenüber – ebenfalls an Tischen befanden. Ein zweisitziges Abteil in den SB4ük war dem Personal vorbehalten.

Jeder Salonwagen verfügte über einen Gepäckraum für die Unterbringung von Handgepäck, Kleidungsstücken und anderen Reiseutensilien. In den 2.-Klasse-Wagen ohne Küche gab es zwei Toiletten mit Waschgelegenheit, in den anderen Wagen jeweils eine. Die Räume für Küche und Anrichte waren in den damit ausgerüsteten Fahrzeugen beider Wagenklassen annähernd gleich ausgeführt. Zur technischen Ausstattung des *Rheingold* gehörte das ihn über Funk mit dem allgemeinen Telefonnetz verbindende Zugtelefon.

Da die Deutsche Reichsbahn den Waggonfabriken viel Freiheit in puncto Innenraumgestaltung ließ, unterschieden sich Wandtäfelungen, Deckenbezüge, Teppiche, Lampen, Polster- und Vorhangstoffe sowie Sitz- und Tischformen auf mannigfaltige Weise. Dabei zeigte sich jeweils die Handschrift nam-



Teatime im Rheingold: Gewürzkuchen und „Petits Fours“, die kleinen süßen Stücke, entsprechen englischem Geschmack (1928).

In der Küche wird das Mittagessen zubereitet (1932).





hafter Künstler und Architekten. So gab es Wagen mit einem von Bauhaus-Einflüssen geprägten Interieur, bei dem die Ästhetik vor allem durch Funktionalität bestimmt war. In anderen Wagen entsprachen Plüsch und Spitzen der bürgerlich-biedereren Geschmacksrichtung zur Weimarer Zeit, manche Salons erinnerten hingegen eher an „wilhelminisch-neoklassizistische Kühle“. Und auch Stilelemente des französischen „Art Déco“ gaben einigen Innenräumen ihr Gepräge.

*v.l.n.r.:
Blick in einen Salon-
wagen 2. Klasse, gebaut
von Wegmann.*

*Noch komfortabler waren
die Salonwagen
1. Klasse.*

*Saalraum einer der 1929
von Wegmann gelieferten
Wagen vom Typ
SB4ük-29 (mit Küche
und 29 Sitzplätzen
2. Klasse).*



UMBAUTEN ZUR KOSTENSENKUNG

Wirtschaftliche Gründe bewogen die Deutsche Reichsbahn in den 1930er Jahren zum Umbau einiger Wagen. Die obligatorische Führung beider Wagenklassen auch in den Kursen von/nach Amsterdam und Zürich war wegen der nur mäßigen Nachfrage außerhalb der Hauptreisesaison unverhältnismäßig kostspielig. Um dennoch weiterhin in allen Kursen beide Wagenklassen anbieten und zugleich die Betriebskosten senken zu können, wurden im Jahr 1934 die drei 2.-Klasse-Wagen mit den Nummern 10704, 10706 und 10710 in 1./2.-Klasse-Fahrzeuge mit der neuen Gattungsbezeichnung SAB4ü-28/34 umgebaut. Dabei teilte man den größeren Saalraum 2. Klasse mit 22 Sitzplätzen durch eine Wand in Bereiche für Raucher und Nichtraucher auf, während man auf der anderen Seite der bisherigen Mittelwand drei Abteile 1. Klasse mit insgesamt acht Sesseln so-

wie eine kleine Küche einbaute. Somit konnte in jeder der drei ständig einsatzbereiten Garnituren ein 1./2.-Klasse-Kurswagen mitlaufen. Ergo verminderte sich die kleinstmögliche Zugkonfiguration im Abschnitt Utrecht–Basel auf drei Wagen plus Gepäckwagen.

Ein weiterer gemischtklassiger Rheingold-Wagen entstand im Jahr 1939 durch Umbau des SB4ük-28 Nr. 10711 in den SAB4ü-28/39. Dabei wurde die bisherige Küche durch eine wesentlich kleinere ersetzt. Auch erhielt der Wagen eine neue Innenausstattung (im nunmehrigen 1.-Klasse-Bereich mit weißen Polstern bezogene Sessel „Muster Göring“). Das neue Interieur sowie die neuartige indirekte Beleuchtung und die verbesserte Belüftung sollten Erkenntnisse für künftige Umbauten liefern. Insbesondere beabsichtigte die Reichsbahn auch im Zusammenhang mit der inzwischen geplanten Einführung separater Speisewagen, die Rheingold-Fahrzeuge umzugestalten.

Das ehemals so gepriesene Pullman-System war bei vielen Reisenden mittlerweile in Ungnade gefallen, sie fühlten sich durch den ständigen Essensgeruch und die dauernd durch den Zug laufenden Kellner gestört. Um Kosten zu sparen, hatte die MITROPA bei schwacher Besetzung nämlich immer häufiger nur noch eine Küche pro Zug betrieben, was die Unruhe noch verstärkte. Weitere Umbauten oder gar der in Aussicht genommene Bau eines völlig neuen Rheingold-Zuges unterblieben wegen des Krieges.

MAFFEI'SCHE VIERLINGE

Selbstredend setzten die beteiligten Bahnverwaltungen vor dem Rheingold von Beginn an besonders repräsentative und leistungsfähige Lokomotiven ein. Die DRG-Hauszeitschrift „Die Reichsbahn“ hob im Mai 1928 hervor, dass die Lok auf der fast 700 km langen deut-

schen Strecke von Zevenaar nach Basel nur ein einziges Mal in Mannheim abgelöst werde. Sie schaffe 100 km in der Stunde, sei mit Tender 21 m lang und fasse 27 cbm Wasser sowie 8,5 t Kohle. Die genannte Höchstgeschwindigkeit bezog sich auf das dem Fahrplan zugrunde gelegte Spitzentempo, nicht auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Maschine. Die Angaben hinsichtlich der Baulänge und Vorräte trafen ungefähr auf die bayerische S 3/6 (18⁴⁻⁵) zu – die berühmte Vierzylinder-Verbundlokomotive aus dem Hause J.A. Maffei in München.

In der Tat beförderten bayerische S 3/6 den Zug im 410 km langen Abschnitt Zevenaar–Mannheim, davon 183 km zwischen Köln und Mainz nonstop. Zuständig für die Bespannung nördlich Mannheims war vom 15. Mai 1928 an das Bw Wiesbaden. Dabei kamen zunächst unter anderem die „hochhaxigen“ 18 441, 445, 447, 450 und 451 der Serien S 3/6 d und e mit Zwei-Meter-Treibrädern zum Einsatz, die mit dem 32,5 cbm Wasser und 8 t Kohle fassenden „Langlauften der“ 2'2 T 32,5 gekuppelt waren. Längere Zeit währte jedoch der Einsatz von S 3/6 mit kleineren Treibrädern aus den an die Reichsbahn gelieferten Nachbauserien, vor allem von Maschinen der Serien l (18 509 bis 520), m (18 521 bis 528) und später beim Bw Mainz auch der Serie o (18 531 bis 548). Besonders erwähnt seien die schon Anfang 1928 fabrikneu dem Bw Wiesbaden zugewiesenen 18 521, 523 und 524 sowie die im April bzw. Juni 1928 dorthin umstationierten 18 518, 527 und 528. Mindestens letztere drei Loks hatten den für die S 3/6 ebenfalls besonders großen Tender 2'2 T 31,7 mit 31,7 cbm Wasservorrat und 9 t Kohlevorrat erhalten. Nicht zweifelsfrei geklärt ist bis heute die Frage, welche S 3/6 noch in Länderbahnlackierung vor dem *Rheingold* eingesetzt waren. Außer den genannten „Hochhaxigen“ (die das Bw Wiesbaden aber schon 1928 wieder abgab) könnten es noch in Grün/Schwarz an die DRG gelieferte Loks der Serien l und m gewesen sein, also die Wiesbadener 18 518, 521, 523, 524, 527 und 528. Allerdings begann man sehr bald, die Maschinen in den schwarzen Einheitsanstrich mit rotem Fahrwerk umzulackieren (teils besaßen die S 3/6 der Serie m übrigens bereits ab Werk rote Radsterne).



Eine badische IV h mit FFD 102 nach Basel verlässt 1929 Mannheim: am Zugschluss einer der drei für den Rheingold beschafften Gepäckwagen.

■ Rheingold-Wagen für die DRG

Wagennummer	Gattung	Hersteller	Nummer ab 1931
20 501	SA4ük-28	Linke-Hofmann	10 501
20 502	SA4ü-28	Linke-Hofmann	10 502
20 503	SA4ük-28	Linke-Hofmann	10 503
20 504	SA4ü-28	Linke-Hofmann	10 504
20 505	SA4ük-28	Wegmann & Co.	10 505
20 506	SA4ü-28	Wegmann & Co.	10 506
20 507	SA4ük-28	Westwaggon	10 507
20 508	SA4ü-28	Westwaggon	10 508
24 501	SB4ük-28	Linke-Hofmann	10 701
24 502	SB4ü-28	Linke-Hofmann	10 702
24 503	SB4ük-28	Wegmann & Co.	10 703
24 504	SB4ü-28	Wegmann & Co.	10 704
24 505	SB4ük-28	Wegmann & Co.	10 705
24 506	SB4ü-28	Wegmann & Co.	10 706
24 507	SB4ük-28	Westwaggon	10 707
24 508	SB4ü-28	Westwaggon	10 708
24 509	SB4ük-28	Westwaggon	10 709
24 510	SB4ü-28	Westwaggon	10 710
24 511	SB4ük-28	O & K für Gebr. Credé	10 711
24 512	SB4ü-28	O & K für Gebr. Credé	10 712
90 201	SPw4ü-28	Wumag	105 001
90 202	SPw4ü-28	Wumag	105 002
90 203	SPw4ü-28	Wumag	105 003
24 513	SB4ük-29	Linke-Hofmann	10 713
24 514	SB4ü-29	O & K für Gebr. Credé	10 714
24 515	SB4ük-29	Linke-Hofmann	10 715
24 516	SB4ü-29	O & K für Gebr. Credé	10 716
24 517	SB4ük-29	Wegmann & Co.	10 717
24 519	SB4ük-29	Wegmann & Co.	10 719

Die Nr. 24 518 blieb (da die geraden Nummern den Wagen ohne Küche vorbehalten waren) unbesetzt.

■ Violett/Creme

Die Zeitschrift „Die Reichsbahn“ beschrieb in ihrer Ausgabe vom 23. Mai 1928 die Farbgebung der Rheingold-Wagen wie folgt: „Die Wagenlängsseite ist unterhalb der Wagenbrüstungsleiste violett gehalten, darüber liegt die Fensterfront mit cremefarbigem Anstrich, den ein wiederum violett gehaltener Streifen von dem silbergrauen Wagendach trennt. Lang durchlaufende goldene Absatzlinien verleihen der Gesamtansicht ein vornehmes Gepräge. Um die einheitliche Note des Zuges zu wahren, erhalten auch die Gepäckwagen einen violetten Anstrich.“

Damit war der Wissbegier von detailversessenen Eisenbahnliebhabern natürlich nicht Genüge getan. Hier sei nun hinzugefügt: Rahmen und Drehgestelle waren schwarz. Außer durch die violett/cremefarbene Sonderlackierung fielen die Salonwagen mit ihren oberhalb der Fenster prangenden goldenen Anschriften DEUTSCHE REICHSBAHN und MITROPA auf (den Reichsbahn-Schriftzug trugen, weit auseinandergezogen in gleicher Höhe, auch die voll violetten Gepäckwagen). Dazu kam, unterhalb der Fensterbrüstung beidseitig des Reichsbahnadlers, ab 1931 der ebenfalls erhabene Schriftzug RHEINGOLD. Ab Mitte 1938 sollte der (wie die Buchstaben der Schriftzüge, Klassenzahlen und Nummernschilder) aus Rotguss gefertigte, rund eingefasste Reichsbahnadler durch das neue Hoheitszeichen mit Reichsbahnadler und Hakenkreuz ersetzt werden. Diese Maßnahme wurde aber, wenn überhaupt, allenfalls bei einem Teil der Wagen ausgeführt.



Den erhabenen Schriftzug RHEINGOLD erhielten die Wagen erst 1931.

Der zuweilen auch als „Elfenbein“ bezeichnete Farbton „Creme“ (alt RAL 20 m) entsprach dem späteren RAL-Farbton 1001 „Beige“. Den Farbton des Daches bezeichnete die DRG in der Anstrichvorschrift (DV 984) als „Graualuminium“, in der Literatur findet sich auch die Bezeichnung „Weißaluminium“ (alt RAL 1 h, später RAL 9006). Der ursprünglich etwas ins Bräunliche gehende violette Farbton (alt RAL 35 h) wurde bei Neulackierungen ab 1935 leicht (in RAL 35 m) geändert.

Foto: K. Koschinski



Ein besonderer Service der Deutschen Reichsbahn: Telegrammübermittlung durch den Zugführer.

ABLÖSUNG DURCH DIE BAUREIHE 01

Südlich von Mannheim, wo Kopf gemacht wurde, übernahmen ebenfalls von Maffei gebaute badische IV h (18³) des Bw Offenburg die Traktion. Schon 1930 wurden dem Bw Offenburg jedoch Einheitslokomotiven der Baureihe 01 zugeteilt, die im Wechsel mit der IV h den Rheingold auf der badischen Hauptbahn beförderten und diese Aufgabe im Jahr 1934 vollends übertragen bekamen. Im Nordabschnitt Zevenaar–Mannheim oblag die Bespannung weiterhin bayerischen S 3/6, jedoch bereits seit der zwei-

ten Jahreshälfte 1931 solchen des Bw Mainz. Dieses hatte aus Wiesbaden die 18 520 sowie mit den 18 521 bis 528 sämtliche Loks der Nachbauserie m erhalten, außerdem vom Bw Osnabrück Hbf die 18 536 und 537 der Henschel-Nachbauserie o. Später gingen dem Bw Mainz noch weitere S 3/6 der Serien l und o zu.

1937/38 mussten die S 3/6 den 01ern des Bw Köln-Deutzerfeld weichen, die fortan den Rheingold zwischen Zevenaar und Mannheim zogen. Der planmäßige Einsatz Maffei'scher Vierzylinder-Pazifiks vor dem Salonwagenzug war damit beendet.

Trotzdem kamen noch immer Dampfloks aus der Länderbahnzeit zu der Ehre, die violett-cremefarbenen Garnituren zu bespannen. Wegen der beschränkten Achslast auf der Rheinbrücke zwischen Basel Bad. Bf und Basel SBB besorgten hier meist Tenderlokomotiven der badischen Gattungen VI b oder VI c (also 75er), aber auch preußische P 8 oder G 10 die Traktion. Im Übrigen sprangen P 8 auf der badischen Hauptbahn gelegentlich für die 01 ein.

Bleibt noch, die Bespannungen im Ausland zu erwähnen: In den Niederlanden vertraute man den hochkarätigen Zug auf den Routen von Amsterdam und Hoek van Holland zunächst den Maschinen der Reihe 3700, ab 1930 denen der Reihe 3900 an – beide Typen Vierzylinderverbundloks mit der Achsfolge 2'C. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen wurde der mit dem Luxuszug Edelweiss vereinigte Rheingold bis Zürich und Luzern von Elloks der Gattung Ae 4/7 gezogen, durch Fotos ist zudem der Einsatz von Ae 3/6 I belegt. ■

Foto: DRG/Sig. Buße



Titelseite eines Prospekts aus den 1930er Jahren in französischer Sprache, mit einer Darstellung von Leo Fallér (21 x 10 cm).



„With the Rhinegold Express“: Prospekt mit Fahrplan vom Sommer 1933.



Titelseite eines Reisebegleiters der Deutschen Reichsbahn, gestaltet von Richard Friese (22 x 19 cm, 1932).



Plakat von Frank Newbould (102 x 127 cm, ca. 1935).



Alle Abbildungen: Sig. Jürgen Klein

Plakat von Leo Faller aus dem Jahr 1938 (59x42 cm).

ZUGLAUF 1928 - 1939

Der *Rheingold* startete in den Niederlanden stets in Hoek van Holland und Amsterdam, die Ziele in der Schweiz waren hingegen von der Saison abhängig. Wegen geänderter Fahrzeiten endete der Zuglauf ab Mai 1938 bereits in Basel, wurde jedoch ein Jahr später sogar bis Mailand verlängert.

LETZTEN ENDES BIS MAILAND

Im Sommer 1929 hatte der „Rheingold“ im Abschnitt südlich von Mannheim bis zu elf Wagen. Die 18 312 (badische IV h) trifft mit dem beachtlich langen FFD 101 soeben in Mannheim ein.





Foto: Niederländische Eisenbahnen/Sig. Ernst

FD 102 „Rheingold“ in den Niederlanden: NS-Lok 3901 in flotter Fahrt zwischen Utrecht und Arnheim (1936).



Foto: E. Schöner/Sig. Hufschläger

Im Sommerfahrplan 1929 wurden dem FFD 102 in der Hochsaison in Köln Verstärkungswagen nach Basel beigestellt. Eine preuß. T 9³ rangiert hier mit dem Wagen 24 510.

Wie vorgesehen, lief der am 15. Mai 1928 eingeführte *Rheingold* vom 30. Juni bis 10. September 1928 nach Luzern durch. Diese auch in den folgenden Jahren jeweils im Sommer praktizierte Laufwegverlängerung geschah freilich in einer kurzfristig vereinbarten Betriebsweise: Zwischen Basel SBB und Luzern fuhr der Zug friedlich vereinigt mit dem erst seit 15. Juni 1928 in der Relation Amsterdam–Schweiz via Antwerpen–Brüssel–Luxemburg–Straßburg angebotenen CIWL-Konkurrenzzug *Edelweiss*.

Albert Mühl gab in seinem Buch „Internationale Luxuszüge“ die Wagenreihung des Pullmanzugs HL Basel–Luzern mit Hinweis auf den Zugbildungsplan der SBB für die Sommersaison 1928 folgendermaßen an:

- **vorderer Zugteil mit Rheingold-Wagen**
SPw4ü + SA4ü + SB4ük + SB4ü + SB4ük
Amsterdam–Köln–Luzern und
SB4ü + SA4ük
Hoek v. Holland–Köln–Luzern
- **hinterer Zugteil *Edelweiss* mit CIWL-Wagen**

WSP+WSPc (1. Klasse) +WSP+WSPc (2. Kl.) + Gepäckwagen F
Amsterdam–Brüssel–Luzern.

Demnach führte der Zug sieben Rheingold- und fünf CIWL-Wagen. Für die Sommersaison 1929 hat Albert Mühl die Reihung des HL Basel–Luzern wiederum mit sieben Rheingold-Wagen (davon nun aber drei SA4ü), hingegen nur noch drei CIWL-Wagen (WSPc+WSP+F) angegeben. Letzteres mag so gewesen sein. Der Rheingold-Zugteil kann indes keine drei SA4ü enthalten haben, denn dies hätte für beide



Eine bayerische S 3/6 hat um 1930 mit dem aus mindestens acht Wagen gebildeten FFD 101 „Rheingold“ Köln erreicht (im Hintergrund die umfangreichen Anlagen von Köln Bbf).

Foto: Adam Bauer

Richtungen sechs SA4ü erfordert – es gab aber nur insgesamt vier. Hier wurde wohl (vielleicht wegen eines Schreibfehlers) wenigstens ein SA4ük fälschlicherweise als SA4ü bezeichnet. Wie auch immer: Viele Fotos zeigen den *Rheingold* in Deutschland mit fünf oder sechs Salonwagen sowie einem oder zwei Gepäckwagen (im letzteren Fall mit je einem an der Spitze und am Schluss). Also überschreitet das Zuggewicht oft deutlich 350 Tonnen. Das konnten die bayerischen S 3/6 und erst recht die badischen IV h mit der fahrplanmäßigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zwar gut bewältigen, ein ausgesprochen „leichtes Spiel“ war's für sie auf den langen Abschnitten ohne Halt aber nicht.

AB 1929 FLÜGEL NACH ZÜRICH

Und aus einem gleich noch zu erläutern: den Reihungsplan geht hervor, dass der *Rheingold* im Sommer 1929 im Abschnitt Mannheim–Basel sogar bis zu elf Wagen führte. Mit dem dann um die 600 Tonnen betragenden Zuggewicht wurden die Maschinen bis an ihre Leistungsgren-

Hoef v. S. Amsterdam — Duisburg — Düsseldorf — Köln — Mainz — Mann- heim — Karlsruhe — Baden-Baden West — Freiburg — Basel SBB* Luzern.				
vom 15./5. — 29./6. und ab 11./9. — 5./10.*				
1 SPw 4ü (1)	101	Amsterdam—Basel SBB.	101	1545
1 SB 4ü (2)	101	Amsterdam—Basel SBB.	101	1545
1 SB 4ü K (3)	101	Amsterdam—Basel SBB.	101	1545
1 SA 4ü (4)	101	Amsterdam—Basel SBB.	101	1545
1 SB 4ü K* (6)	101	Hoef—Basel SBB.	101	1550
1 SB 4ü (7)	101	Hoef—Basel SBB.	101	1550
1 SA 4ü K (8)	101	Hoef—Basel SBB.	101	1550
1 SPw 4ü* (11)	101	Mannheim—Basel SBB.	101	—
vom 30./6. — 10./9.*				
1 SPw 4ü (1)	101	Amsterdam—Luzern	101	1545
1 SB 4ü (2)	101	Amsterdam—Luzern	101	1545
1 SB 4ü K (3)	101	Amsterdam—Luzern	101	1545
1 SA 4ü (4)	101	Amsterdam—Luzern	101	1545
1 SA 4ü (5)	101	Hoef—Luzern	101	1550
1 SB 4ü K (6)	101	Hoef—Luzern	101	1550
1 SB 4ü (7)	101	Hoef—Zürich	101	1555
1 SA 4ü K (8)	101	Hoef—Zürich	101	1555
1 SB 4ü* (9)	101	Köln—Basel SBB.	101	—
1 SB 4ü K (10)	101	Köln—Basel SBB.	101	—
1 SPw 4ü** (11)	101	Mannheim—Basel SBB.	101	—

Abb. Archiv Mainhold

Reihungsplan aus dem Jahr 1929 für den FFD 102 (mit Packwagen Mannheim—Basel SBB als Schutzwagen).

ze gefordert, vom Erreichen der zum Aufholen von Verspätungen erlaubten 110 km/h gar nicht zu reden.

Angemerkt sei noch, dass wegen des Kopfmachens in Basel SBB die Wagen ab dort wieder wie im Abschnitt Utrecht—Mannheim (wo ja ebenfalls die Fahrtrichtung wechselte) gereiht sein mussten. Der bis August 1933 im Abschnitt Mannheim—Basel aufgrund der „Schutzwagen-Vorschrift“ zwangsläufig hinter der Lok eingereihte zweite Packwagen blieb wohl ebenso wie ein gegebenenfalls auch schon aus den

Niederlanden mitgeführter zweiter Gepäckwagen in Basel zurück, Gleiches gilt für zur Verstärkung ab Köln eingereihte Salonwagen.

Vom 30. Juni bis 10. September 1929 führte der *Rheingold* erstmals einen Flügelzug nach Zürich mit. Nunmehr wurden der *Rheingold* und der *Edelweiss* in Basel geteilt und jeweils ein vereinigter Zweig nach Luzern und Zürich gefahren.

Wie sich der südwärts fahrende FFD 102 in der Sommersaison auf deutschem Gebiet zusammensetzte, zeigt ein

Bis 1937 fuhren die S 3/6 mit dem „Rheingold“ von Mainz bis Köln ohne Zwischenhalt durch das mittlere Rheintal.

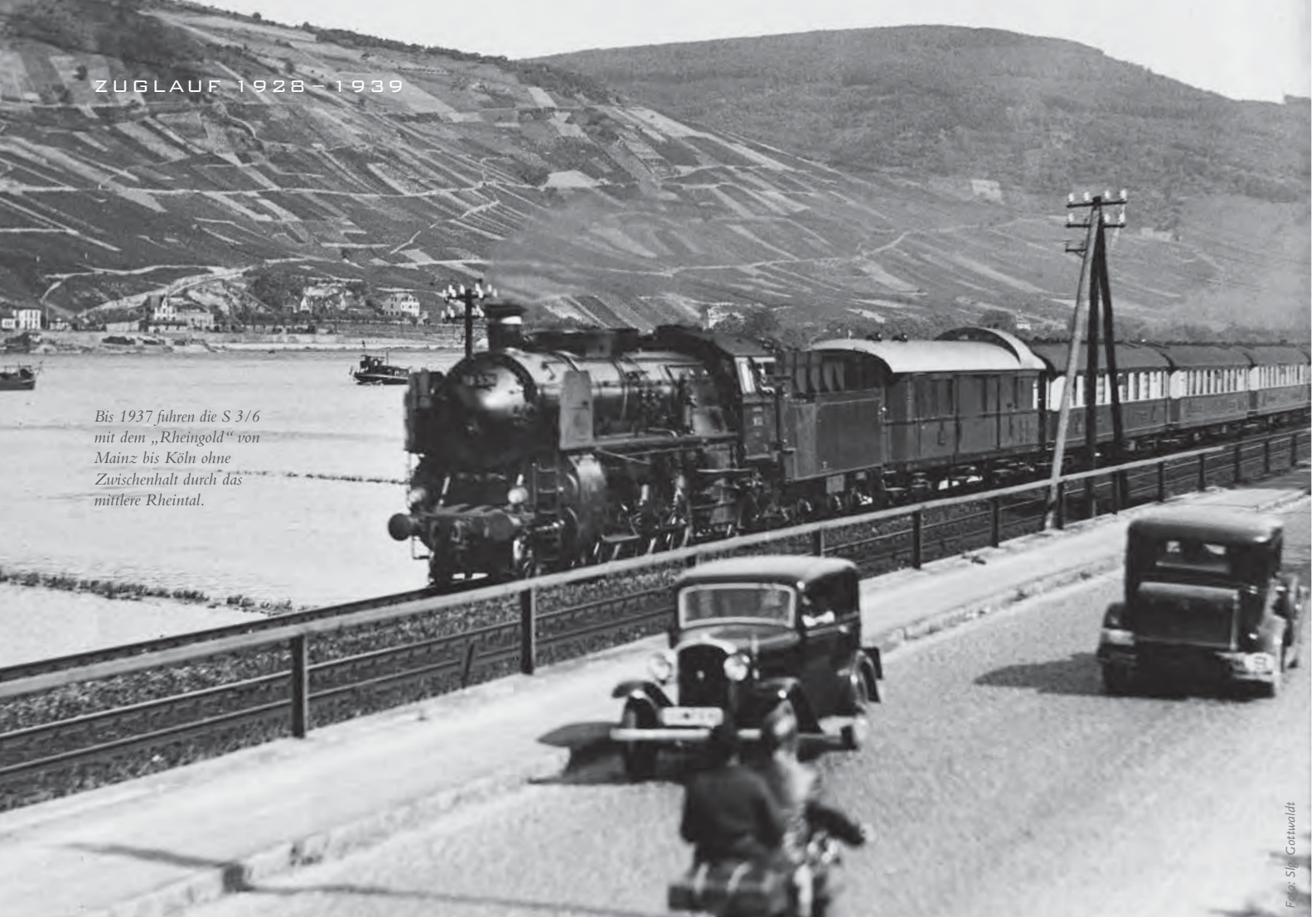


Foto: Sig. Göttsch

18 521 mit FFD 101 nach Amsterdam/Hoek van Holland in Mainz (um 1932).



Foto: F. Grünwald/Sig. Göttsch

Service stand an erster Stelle: Reisenden wird in Basel SBB beim Einsteigen in den Wagen Luzern–Amsterdam geholfen (nach 1935).



Foto: SBB Historic

Von Mannheim bis Basel wurde der „Rheingold“ im Jahr 1934 nun mit den Schnellzugloks der Baureihe 01 bespannt (01 069 in Freiburg/Breisgau).



Foto: C. Bellingrodt/Sig. Ritz

Fernschnellzüge				
„Rheingold“				
Salonwagenzug				
Holland – Italien				
1. 2. Klasse mit Salon-Spelschwagen				
siehe auch Fahrplan 330, 371, 390, 630, 705, 813				
FD 102	Zug Nr.	Zug- und Wagenverzeichnis Nr.		FD 101
569	ab	London Liv. Str.	WESZ	664
6.00	an	Hoek v. Holland	ASZ	664
6.51	km	ab	Hoek v. Holland	23.33
7.16	28	an	Rotterdam DP	23.08
7.22	ab	Rotterdam DP	an	23.03
8.14	58	an	Gouda	22.12
	90	an	Utrecht	22.38
7.41	km	ab	Amsterdam CS	22.38
8.17	6	an	Amsterdam WP	22.04
	41	an	Utrecht	22.01
8.25	41	an	Utrecht	22.01
9.03	98	an	Arnhem	21.02
9.26	112	an	Zevenaar	20.28
9.25	129	an	Emmerich	19.27
10.07	197	an	Duisburg Hbf	19.09
10.23	220	an	Düsseldorf Hbf	18.39
10.54	281	an	Köln Hbf	18.32
11.06	ab	Brüssel	WESZ	0.02
8.18	ab	Aachen Hbf	MEZ	20.16
9.29	an	Köln Hbf	an	19.15
11.00	281	ab	Köln Hbf	18.32
12.04	354	an	Koblenz Hbf	17.27
13.07	445	an	Mainz Hbf	16.24
14.03	521	an	Mannheim Hbf	15.31
14.40	582	an	Karlsruhe Hbf	14.46
14.41	ab	Karlsruhe Hbf	an	14.43
15.02	612	an	Baden-Oos	14.21
15.16	an	Baden-Oos	an	14.20
15.03	612	an	Baden Oos	14.20
16.07	715	an	Freiburg (Breisgau) Hbf	13.21
16.50	777	an	Basel DRB	12.39
17.00	an	Basel DRB	an	12.25
17.07	786	an	Basel SBB	12.18
17.26	an	Basel SBB	an	11.55
18.49	an	Bern	an	10.10
22.18	an	Interlaken	an	8.22
22.14	an	Lausanne	an	8.18
22.52	an	Genf	an	7.17
17.14	786	an	Basel SBB	11.29
18.31	870	an	Zürich Hbf	10.18
20.34	an	Chur	an	7.13
17.30	786	an	Basel SBB	12.00
18.05	826	an	Olten Bf	11.30
18.32	881	an	Luzern	10.45
18.58	an	Luzern	an	10.38
19.25	909	an	Arth-Goldau	10.11
19.35	an	Arth-Goldau	an	10.09
19.46	921	an	Brunnen	
19.58	933	an	Flüelen	
20.08	942	an	Erstfeld	
20.39	982	an	Göschenen	
20.52	1004	an	Airolo	
21.50	1085	an	Bellinzona	8.05
21.53	an	Bellinzona	an	8.04
20.21	1114	an	Lugano	7.36
20.23	an	Lugano	an	7.34
22.47	1140	an	Chiasso	7.10
23.05	an	Chiasso	an	7.00
23.17	1145	an	Como	6.50
0.05	1191	an	Malland C.	5.58
b an 3 an 7.50. c Anschluss in Bern.				

Abb.: Sfg. Gottwald

Der Fahrplan für den Sommer 1939.

aus dem Jahr 1929 überlieferter Reihungsplan der RBD Essen:

- 1 SPw4ü Amsterdam–Luzern
- 1 SB4ü Amsterdam–Luzern
- 1 SB4ük Amsterdam–Luzern
- 1 SA4ü Amsterdam–Luzern
- 1 SA4ü Hoek van Holland–Luzern
- 1 SB4ük Hoek van Holland–Luzern
- 1 SB4ü Hoek van Holland–Zürich
- 1 SA4ük Hoek van Holland–Zürich
- 1 SB4ü Köln–Basel SBB (bei Bedarf)
- 1 SB4ük Köln–Basel SBB
- 1 (S)Pw4ü Mannheim–Basel SBB

Ab Mannheim lief der Zug andersherum, also mit dem letztgenannten Pack-



Foto: Niederländische Eisenbahnen/Sfg. Ernst

Hoek van Holland war Ausgangs- bzw. Endpunkt des „Rheingold“. Die Querung des Ärmelkanals erfolgte mit der Nachtfähre von/nach Harwich (Aufnahme aus dem Jahr 1939).



Foto: Photodienst SBB/Sfg. Ernst

Die Konkurrenten „Edelweiss“ und „Rheingold“ vereint: Bis 1933 wurden die Wagen zwischen Luzern und Basel in einem gemeinsamen Zug befördert.

wagen als Schutzwagen an der Spitze. In der Zeit vom 15. Mai bis 29. Juni sowie vom 11. September bis 5. Oktober 1929 fehlten die ab Köln beigestellten Verstärkungswagen und der küchenlose SA4ü aus Hoek, auch endete der gesamte Zug in Basel SBB.

IM STRUDEL DER KRISE

Schon während der Wintersaison 1929/30 (vom 15. Dezember bis 28. Februar) liefen wiederum Rheingold-Wagen bis Zürich durch, ab 15. Mai 1930 täglich ganzjährig: jeweils in der Som-

mersaison von Hoek van Holland, ansonsten von Amsterdam.

Mit dem Wagendurchlauf Hoek van Holland–Zürich inklusive direktem Anschluss an die Nachtfähre von England trat der deutsche Zug insbesondere auch für Reisende zwischen London und der schweizerischen Metropole in Konkurrenz zum *Edelweiss* der CIWL, zu dem es seit Sommer 1929 einen in Antwerpen hergestellten Schiffsanschluss von England gab. Die CIWL ihrerseits konterte ab 1. Juli 1929 mit einer sehr schnellen Tagesverbindung in der Relation London–Köln: Das Zugpaar L 175/176 *Ostende-Köln-Pullman-Express* vermittelte

den Anschluss von und zur Fähre zwischen Dover und Ostende.

Infolge der durch den „Börsenkrach“ Ende Oktober 1929 ausgelösten Weltwirtschaftskrise erlitt die Deutsche Reichsbahn einen gewaltigen Verkehrsrückgang, der sich auch im sinkenden Fahrgastaufkommen des *Rheingold* und somit in dessen Zuglänge widerspiegelte. Beispielsweise liefen laut dem (im erwähnten Buch von Albert Mühl als Faksimile abgedruckten) SBB-Zugbildungsplan vom 30. Juni bis 10. September 1932 noch ein Gepäckwagen, ein 2.-Klasse-Wagen ohne Küche und ein 1.-Klasse-Wagen mit Küche von Amsterdam bis Luzern durch, in der Relation Hoek van Holland–Luzern nur noch ein 2.-Klasse-Wagen mit Küche (hier also offenbar kein 1.-Klasse-Wagen mehr).

NUR NOCH FD, ABER SCHNELLER

Um tariflich gegenzusteuern, senkte die DRG im Jahr 1932 neben den Kilometerpreisen die entfernungsabhängigen Zuschläge für Schnellzüge um die Hälfte auf eine bis fünf Reichsmark ab, den außerdem zu entrichtenden FFD-Zuschlag reduzierte sie von bisher einheitlich 8 RM auf 4 RM bis 300 km, darüber auf 6 RM. Es half dem *Rheingold* wenig. Zwar wurde er zum Fahrplanwechsel am 15. Mai 1933 zwischen Hoek van Holland und Basel SBB um 38 Minuten (nordwärts um 32 Minuten) beschleunigt, doch die Führung in der Schweiz als mit dem *Edelweiss* vereinigter reiner Pullmanzug aufgegeben. Von nun an bis Mai 1938 verkehrten Pullmanwagen beider Züge als Kurswagen in SBB-Schnellzügen über Basel hinaus bis Luzern und Zürich.

Das 1933 an die Macht gekommene NS-Regime kurbelte mit Investitions- und Arbeitsbeschaffungsprogrammen die Wirtschaft an, was der Deutschen Reichsbahn einen Verkehrsaufschwung bescherte. Andererseits mieden jetzt viele ausländische Reisende, namentlich Briten und Holländer, deutsche Züge. Wie im vorigen Kapitel geschildert, reagierte die Reichsbahn auf die sinkenden Fahrgastzahlen im *Rheingold* auch mit dem 1934 erfolgten Umbau von drei SB4ü (2. Klasse) in SAB4ü (1./2. Klasse). Fortan bestand die Rheingold-Garnitur

häufig nur noch aus dem Gepäckwagen sowie zwei Salonwagen Hoek van Holland–Schweiz und einem beidklassigen Salonwagen Amsterdam–Schweiz. Viele Wagen standen oft längere Zeit unbenutzt im Kölner Betriebsbahnhof herum. Da konnte der Betrieb locker die drei Salonwagen entbehren, die am 8. Dezember 1935 an der großen Fahrzeugparade zu den Feiern „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ teilnahmen: Hinter der nagelneuen 01 156 und dem SPw4ü 105003 rollten der SA4ü 10508, der SA4ük 10501 und der SB4ü 10702 am begeisterten Publikum vorüber.

Zum Sommerfahrplan 1936 stufte die Reichsbahn die FFD 101/102 zu FD-Zügen mit der Zusatzbezeichnung „Salonwagenzug“ herab. Der statt des bisherigen FFD-Zuschlags neben dem Schnellzugzuschlag verlangte FD-Zuschlag kostete bis 300 km nur 2 RM, darüber 3 RM.

Ab 22. Mai 1937 bekam der FD 102 einen Halt in Koblenz Hbf, bald danach auch der nordwärts fahrende FD 101. Schon vorher waren übrigens Halte in Emmerich eingerichtet worden: beim FFD 102 im Mai 1933, beim FFD 101 im Mai 1935. Gravierende Änderungen brachte der Fahrplanwechsel am 15. Mai 1938 mit sich: Durch Verbesserungen auf niederländischen und deutschen Streckenabschnitten ließen sich die Rheingold-Fahrzeiten nochmals um gut eine Stunde kürzen. Der FD 102 brauchte von Hoek van Holland bis Basel SBB jetzt nur 10 Stunden 25 Minuten, der Gegenzug FD 101 in der gleichen Relation 10 Stunden 53 Minuten. Auf dem deutschen Streckenteil konnte die Reisegeschwindigkeit des FD 102 von 82,7 auf 89,6 km/h angehoben werden, die des FD 101 von 79,5 auf 87,0 km/h.

DURCH DEN GOTTHARDTUNNEL

Außerdem wurde die Abfahrtszeit des FD 101 in Basel SBB um drei Stunden später gelegt und die Übergangszeit auf den Dampfer in Hoek van Holland stark verkürzt, sodass sich die Reisezeit von Basel SBB nach London Liverpool Street bei dort unveränderter Ankunftszeit eben um satte drei Stunden auf 20 Stunden 17 Minuten verringerte. Aufgrund der veränderten Fahrplan-

lagen sahen sich die Schweizerischen Bundesbahnen aber außerstande, noch Kurswagenübergänge zu gewährleisten. Folglich fielen ab 15. Mai 1938 die Wagenturchläufe nach/von Zürich und Luzern fort.

Doch schon im Oktober 1938 wurde auf der Europäischen Fahrplankonferenz in Budapest der Durchlauf von Rheingold-Wagen via Gotthard bis Mailand vereinbart. Dementsprechend gingen ab 15. Mai 1939 ein Gepäckwagen, ein Salonwagen 1. Klasse mit Küche und ein Salonwagen 2. Klasse ohne Küche aus Hoek van Holland vom FD 102 in Basel SBB auf den Zug 68/RM nach Mailand über. Nordwärts übernahm der FD 101 die Wagen aus Mailand vom Zug MR/61. Mangels Konzession für die Teilstrecke Arth–Goldau–Mailand durfte die MITROPA die Züge hier allerdings nicht bewirtschaften, weshalb die Küche südlich von Arth–Goldau kalt blieb.

Ebenfalls zum Fahrplanwechsel ab 15. Mai 1939 schuf die Deutsche Reichsbahn mit den FDT 34/33 eine Schnelltriebwagenverbindung zwischen Berlin und Basel, die Anschluss zum und vom Mailänder Zugteil des *Rheingold* bot. Die faschistischen Machthaber in Deutschland und Italien hatten sich mittlerweile ja nicht bloß in puncto „Fremdenverkehr“ auf eine „Achse Berlin–Rom“ verständigt ...

Auf dem Teilstück Utrecht–Basel SBB führte der *Rheingold* im Sommer 1939 neben den (inklusive Packwagen) drei Mailänder Wagen wohl mindestens zwei Salonwagen Amsterdam–Basel mit. Abschnittsweise waren für den in Deutschland von 01ern beförderten Zug mittlerweile 130 km/h erlaubt. Der FD 101 erreichte 1939 zwischen Freiburg (Breisgau) und Baden-Oos eine Reisegeschwindigkeit von 105 km/h, damit zählte er zu den schnellsten Dampfzügen der Reichsbahn. Die Gesamtreisezeit des FD 102 zwischen Hoek van Holland und Basel SBB hatte sich jedoch gegenüber dem Bestwert vom Sommer 1938 um 11 Minuten auf 10 Stunden 36 Minuten verlängert.

Bald galten statt hohem Tempo andere Prioritäten. Der anlässlich der Mobilmachung der deutschen Wehrmacht gegen Ende August 1939 in Kraft getretene Notfahrplan bedeutete für die FD-Züge, so auch den *Rheingold*, jedenfalls „vorübergehend“ das Aus. ■

ZWECKENTFREMDET UND UMGEBAUT

Während einige andere FD-Züge im so genannten Zwischenfahrplan ab 1. Dezember 1939 nochmals auflebten, erwies sich die „vorübergehende Betriebseinstellung“ des FD 101/102 als endgültig. Die meisten Rheingold-Salonwagen blieben in den Kriegsjahren wahrscheinlich ungenutzt. Manche fanden aber in Befehlswagen der Wehrmacht oder für dienstliche Zwecke der Reichsbahn Verwendung.

So fungierte der küchenlose SB4ü Nr. 10702 vom Spätherbst 1939 bis längstens gegen Jahresmitte 1941 als Salon- und Aufenthaltswagen im Befehlzug „Äquator“ der Luftflotte 3. Vom 2.-Klasse-Wagen 10719 mit Küche ist der vom November 1939 bis Anfang 1943 dauernde Einsatz im Sonderzug „Atlas“ des Oberkommandos der Wehrmacht bekannt. Die beiden schon in den ersten Kriegswochen grün lackierten Fahrzeuge gelangten nach ihren militärischen Einsätzen in den Reichsbahndirektionsbezirk Wien, wohin man auch andere Rheingold-Wagen brachte, um sie zum Schutz vor „Feindeinwirkung“ abzustellen.

Im Jahr 1943 gab es im Reichsverkehrsministerium Überlegungen, die nicht genutzten Rheingold-Salonwagen wieder im öffentlichen Reiseverkehr zu verwenden, was jedoch aufgrund ihrer geringen Sitzplatzzahl erst nach einem Umbau vertretbar erschien. Die Küchen sowie vor allem auch Saalräume und Abteile 1. Klasse sollten einer neuen Raumaufteilung mit mehr Plätzen 2. Klasse weichen, ergo die Einzelsessel durch mehrsitzige Polsterbänke ersetzt werden. Dementsprechend legte das RZA Berlin im Herbst 1943 Grundrisse für den Umbau in „normale Reisezugwagen mit Polsterklasse“ vor, um ein größtmögliches Sitzplatzangebot zu schaffen. Mit „Polsterklasse“ war wohlgemerkt damals im Allgemeinen die 2. Klasse gemeint, abgegrenzt von der herausragend komfortablen 1. Klasse und der „Holzklasse“ genannten 3. Klasse.

Da sich der besonders im Militär- und Dienstreiseverkehr gestiegene Bedarf an Polsterklassewagen aber mit Fahrzeugen aus be-

setzten Nachbarländern abdecken ließ, nahm das Reichsverkehrsministerium von den Plänen wieder Abstand. Nur die Verwendung einzelner Rheingold-Salonwagen als Dienstfahrzeuge für Direktionspräsidenten oder ähnliche Aufgaben wurde noch genehmigt. Gegen Kriegsende rüstete man einige Wagen in mobile Lazarette um. Vornehmlich Fahrzeuge der 1. Klasse mussten dafür erhalten, da deren lose Sessel leicht entfernt werden und stattdessen Feldbetten untergebracht werden konnten.

Augenzeugenberichten zufolge waren Rheingold-Wagen in den letzten Kriegstagen vor allem im Direktionsbezirk Regensburg, somit auch im Sudetenland für den Transport von Verwundeten eingesetzt und durch Rot-Kreuz-Markierungen auf den Dächern vor Tieffliegerangriffen geschützt. Es liegt nahe, dass aus eben diesem Grund einige Wagen den Krieg in der Tschechoslowakei überstanden.

Acht Salonwagen – die bei Kriegsende teils in der Sowjetischen Zone Österreichs weilten – wurden von den Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) übernommen: die SA4ük 10503 und 10505, die SA4ü 10502, 10504 und 10506, der SB4ük 10719, der SAB4ü 10710 und der SB4ü 10716. Die ČSD reichten sie (in der genannten Reihenfolge) nach mehrmaliger Umzeichnung als Speise- oder Sitzwagen mit den Nummern 479, 475, 478, 476, 477, 480, 474 und 482 ein. Der Verbleib eines weiteren Wagens, nämlich des SB4ü 10714, ist unbekannt.

17 SALONWAGEN ZUR DB

Von den 17 in den westlichen Besatzungszonen vorhandenen Rheingold-Salonwagen fanden einige auch in Zügen der Besatzungsmächte Verwendung. Alle 17 gelangten ebenso wie die drei Rheingold-Gepäckwagen zur Deutschen Bundesbahn. Diese überließ 1951 zunächst die Wagen 10501 und 10507 (SA4ük), 10508 (SA4ü), 10704 (SAB4ü) sowie 10705 und 10709 (SB4ük) der im Westen als MITROPA-Nachfolgerin gegründeten

Deutschen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG). Aus diesen Fahrzeugen entstanden noch im gleichen Jahr durch Umbau bei der Hansa Waggonfabrik, Bremen, und in der DSG-Werkstätte Hamburg-Langenhof sechs Speisewagen der Gattung WR4ü(e). Ferner rüstete man dort den SB4ük 10715 und schließlich 1956 auch die SB4ük 10701 und 10713 in WR4ü(e)-28/51 um. Somit verfügte die DSG über neun jetzt rubinrot lackierte Speisewagen einstiger Rheingold-Bauarten, die bei ihr mit den Nummern 1230 bis 1232 und 1234 bis 1239 eingereiht waren. Anfang 1966 gingen sie ins Eigentum der DB über und bekamen bis zur baldigen Umzeichnung gemäß UIC-Schema die Nummern 10230 bis 10232 sowie 10234 bis 10239 zugeteilt.

Die drei ehemaligen SB4ük 10703, 10707 und 10717 wurden Anfang der 1950er Jahre zu Gesellschaftswagen WG4ük-28/50 bzw. (im Falle des 10717) WG4üke-29/50 umgebaut. Die DB zeichnete die nunmehr roten Fahrzeuge in 10801 bis 10803 um. Wie auch bei fast allen Speisewagen ersetzte man später die Faltenbalgübergänge durch Gummiwulstübergänge. Dem Wagen 10803 wurde auf seine alten Tage sogar noch das Farbleid „Türkis-Beige“ verpasst.

AUCH FÜRS „BLAUE F-ZUG-NETZ“

Acht frühere Rheingold-Salonwagen waren 1950 planmäßig im Zivilverkehr eingesetzt (FD 263/264), dafür aber nur bedingt brauchbar. Im Rahmen des Programms „Aufarbeitung von 200 Polsterwagen“ entstand damals aus dem SAB4ü 10711 ein besser geeigneter AB4ü mit zwei Einzelabteilen 1. Klasse, zwei Großraumabteilungen 2. Klasse und zwei Halbabteilen 2. Klasse (zusammen 40 Plätze).

Im September 1951 verfügte die Hauptverwaltung der Bundesbahn, fünf Wagen für den Einsatz im „Blauen F-Zug-Netz“ herzurichten. Dies betraf den SB4ü 10702, den SAB4ü 10706, den SB4ü 10708, den erneut umzubauenden vorma-



Foto: J. Claus



Foto: Dr. Scheingraber/Archiv Claus

ligen SAB4ü 10711 und den SB4ü 10712. Durch den neuen Grundriss mit Seitengang und Einzelabteilen 1./2. Klasse oder nur 2. Klasse ergaben sich Wagen der Gattungen AB4ü-28/51 und B4üe-28/52 mit 48 bzw. 51 Sitzplätzen. Sie erhielten noch vor 1960 die Nummern 11355 bis 11359. Mit der Klassenreform 1956 (bei der die alte 2. Klasse in der 1. Klasse aufging) änderte sich die Gattungsbezeichnung in A4üe.

Gemeinsam mit aus anderen Vorkriegsbauarten entstandenen blauen F-Zug-Wagen liefen jene der ehemaligen Rheingold-Bauart bis gegen Ende der 1950er Jahre in Fernschnellzügen. Nach dem Ersatz durch neue 26,4-Meter-Wagen wurden sie von Blau in Grün umlackiert und im Eilzugdienst eingesetzt, waren aber auch als Verstärkungswagen in D-Zügen und regulär in Tages-Autoreisezügen anzutreffen. Der Wagen 11355 wurde in einen B4üe umgewandelt.

Die drei ehemaligen SPw4ü dienten in den ersten Nachkriegsjahren unter anderem im „Nord-Express“ Kopenhagen–Paris als Gepäckwagen, später (obwohl weiterhin im internationalen Verkehr zugelassen) kaum beachtet in innerdeutschen D-Zügen. Sie behielten bis zur Umzeichnung gemäß UIC-Code von 1966 ihre seit 1931 gültigen Nummern 105 001 bis 105 003. Bei Umbauten büßten sie u.a. ihre Dachkanzel ein. Nach 1971 blieb nur der 105 002 im DB-Bestand. Nach erneuter Umzeichnung im Jahr 1976 lautete seine in der zwölfstelligen UIC-Nummer enthaltene (unterstrichene) Wagennummer 92-12 001, er verrichtete bis 1977 Dienst im Bezirksverkehr. Im Übrigen setzte die Ausmusterung ehemaliger Rheingold-Fahrzeuge bereits 1966 ein. Der letzte Speisewagen schied im August 1973 aus. Deutlich länger hielten sich alle drei Gesellschaftswagen im Bestand: der 10801 bis Februar 1978, der 10802 und der zuletzt ozeanblau-beigefarbene 10803 (als 89-43 522) bis November 1980. Formal am längsten im DB-Fahrzeugpark blieben die 1.-Klasse-Wagen 11357 und 11359 (als 18-43 060 und 18-43 061). Sie wurden erst im Dezember 1982 ausgemustert, standen aber schon seit 1970 dem Freundeskreis Eisenbahn Köln (FEK) zur Verfügung. Der FEK hatte sie äußerlich in den Ursprungszustand versetzt und damit eine Art Wiedergeburt des „Vorkriegs-Rheingold“ eingeleitet. ■



Foto: F. Ernst

Der Rheingold-Salonwagen 10707 war als Gesellschaftswagen bis November 1980 bei der Deutschen Bundesbahn im Einsatz und trug zuletzt die Nummer 89-43 521 (5. April 1980).

■ Vorkriegs-Rheingoldwagen der DB

Ursprüngliche Typenbezeichnung	Wagennummer ab 1931	DSC/DB-Nr. bis 1966	Gattung/Bauart ab 1966	UIC-Nummer (Ziffern 5 bis 11)	ausge- mustert
SA4ük-28	10501	1230	WRüg(e) ¹⁵¹	88-46 230	1968
SA4ük-28	10507	1231	WRüg(e) ¹⁵¹	—	1966
SA4ü-28	10508	1232	WRüg(e) ¹⁵¹	88-46 232	1970
SB4ük-28	10701	1234	WRüg(e) ¹⁵¹	88-40 234	1967
SB4ü-28	10702	11355	Büe ³⁵⁵	28-43 100	1968
SB4ük-28	10703	10801	WGüke ^{822 *}	89-43 520	1978
SAB4ü-28/34	10704	1236	WRüg(e) ¹⁵¹	88-46 236	1967
SB4ük-28	10705	1237	WRüc(e) ¹⁵¹	88-46 237	1967
SAB4ü-28/34	10706	11356	Aüe ³⁰³	18-43 040	1972
SB4ük-28	10707	10802	WGüke ^{822 *}	89-43 521	1980
SB4ü-28	10708	11357	Aüe ³⁰⁵	18-43 060	1982
SB4ük-28	10709	1238	WRüg(e) ¹⁵¹	88-46 238	1966
SAB4ü-28/39	10711	11358	Aüe ³⁰⁴	18-43 050	1969
SB4ü-28	10712	11359	Aüe ³⁰⁵	18-43 061	1982
SB4ük-29	10713	1235	WRüg(e) ¹⁵¹	88-40 235	1973
SB4ük-29	10715	1239	WRü(e) ¹⁵¹	88-46 239	1973
SB4ük-29	10717	10803	WGüke ^{822 *}	89-43 522	1980
SPw4ü-28	105001	105001	Düe ⁹⁴⁹	92-43 310	1968
SPw4ü-28	105002	105002	Düe ⁹²²	92-43 001 ^{**)}	1977
SPw4ü-28	105003	105003	Düe ⁹⁴⁹	92-43 311	1971

Anmerkungen:

^{*)} Gattungsbezeichnung nach Anbau von Gummiwulstübergängen geändert in WGüke⁸²²

^{**)} Düe⁹²² Nr. 92-43 001 ab 1976 als Düe⁹⁴⁹ Nr. 92-12 001 bezeichnet



Foto: Dr. Scheingraber/Archiv Claus

V.l.n.r.: Der DSG-Speisewagen Nr. 1231 ist durch Umbau des SA4ük Nr. 10507 entstanden (Hamburg-Altona, 1. Mai 1963).

Der Salonwagen 10708 wurde für den Einsatz im „Blauen F-Zug-Netz“ zum B4üe28/52 mit Seitengang und Einzelabteilen umgebaut, behielt jedoch zunächst seine alte Nummer (1953).

Der 10507 lief in der alten „Rheingold“-Farbe bis 1949/50 als Speisewagen in Zügen der Besatzungsmächte. Auf dem linken Schild steht: „Nur für Besatzung“ (München Hbf).



Foto: C. Bellingrodt/Sig. Kirchner

BLAUER ZUG DER JUNGEN DB

Bald nach Ende des Zweiten Weltkriegs verkehrte wieder ein FD von Amsterdam nach Basel, allerdings ohne jeglichen Hauch von Luxus. Im Mai 1951 tauchte in den Kursbüchern erstmals der Name „Rheingold-Expresß“ auf: Eigens für den F 164/163 wurden Schürzenschnellzugwagen schnittiger Bauart mit allen drei Klassen ausgestattet und blau lackiert.



38 2977 und 01 228 dampfen 1952 mit dem F 163 „Rheingold-Express“ bei Bacharach durch das Rheintal. An erster Stelle der Zuggarnitur ist ein Verstärkungswagen der SBB zu erkennen, dahinter folgen die für den F 163 typischen Schürzen-schnellzugwagen.



Plakate: Sig. Jürgen Klein (2)

Plakate von Eugen Max Cordier aus dem Jahr 1953 (Original-Format 100 x 64 cm).



Auf Initiative der Schweiz wurde im Herbst 1946 erstmals nach dem Zweiten Weltkrieg wieder eine direkte Zugverbindung zwischen Amsterdam und Basel geschaffen. Der Laufweg des FD 212/211 führte über Kaldenkirchen – Köln – Mainz – Ludwigshafen – Lauterbourg – Strasbourg, also linksrheinisch ab der Grenze bei Lauterbourg durch Frankreich! Durch nördlich von Köln im *Nord-Express* mitgeführte Kurswagen ergaben sich auch Direktverbindungen Kopenhagen – Basel und Stockholm – Basel.

Ab 17. Dezember 1946 verkehrte ein weitgehend Angehörigen der Besatzungsmächte vorbehaltenes Schnellzugpaar zwischen Hoek van Holland und Basel via Kaldenkirchen – Köln – Mannheim – Freiburg. Am 9. Mai 1948 wurde es in Deutschland von D 164/163 in das immer noch namenlose Zugpaar FD 164/163 umgewandelt. Ein Jahr später entstand infolge der Fahrzeitverkürzung von anfangs 22½ auf nun 15 Stunden zwischen Hoek van Holland und Basel endlich wieder eine reine Tagesverbindung. Selbst im ab 15. Mai

1949 gültigen „Reichsbahn-Kursbuch für die westlichen Besatzungsgebiete“ enthielten die Fahrplantabellen noch den Vermerk: „für innerdeutschen Verkehr nicht zugelassen, außer in 3. Kl. zwischen Mannheim und Basel Bad Bf.“. Der Laufweg führte nun über Mainz statt zuvor Wiesbaden. Wie vor dem Krieg vermittelte das Nachtschiff Harwich – Hoek van Holland den Anschluss von London.

AB 1951 RHEINGOLD-EXPRESS

Zum Fahrplanwechsel am 20. Mai 1951 erhielt das nach wie vor alle drei Wagenklassen führende, von der DB jetzt als F 164/163 bezeichnete Zugpaar den Namen Rheingold-Express. Unter anderem durch Verkürzung der Grenzaufenthalte nochmals beschleunigt, stellte es die schnellste Verbindung zwischen den Niederlanden und der Schweiz dar. Gleichwohl brauchte der über Kaldenkirchen fahrende F 164 für die 796 km lange

Ab dem Sommerfahrplan
1959 gab es zum
„Loreley-Express“
wieder ein eigenständiges
Flügelzugpaar
D 268/267 zwischen
Amsterdam und Köln.

Foto: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

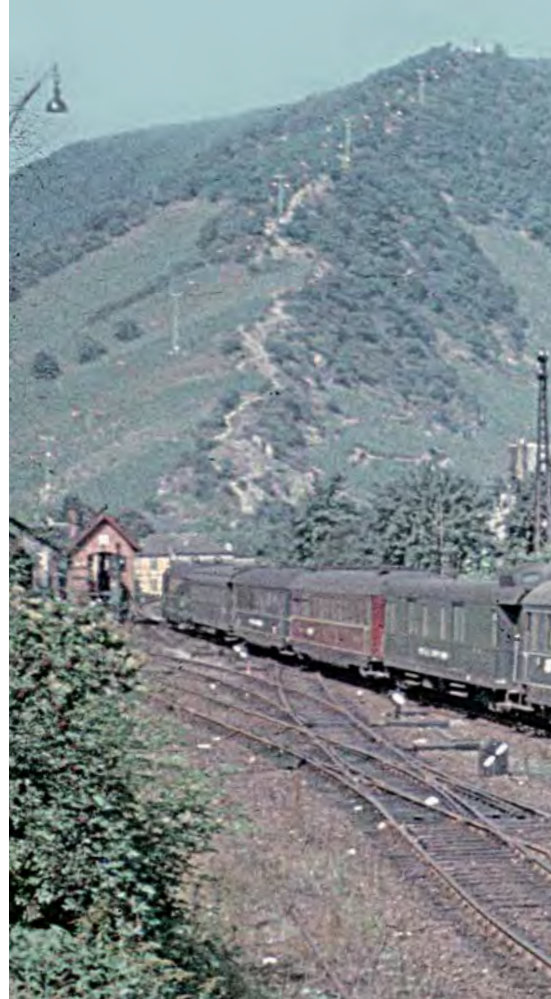


Foto: C. Bellingrodt/Sig. Hahnemann



01 049 hat im Sommer 1955 in Boppard
den überwiegend aus blauen Schürzenwagen
gebildeten F 9 „Rheingold“ am Haken.

03 1016 braust, vermutlich im Sommer 1955, mit dem ausschließlich aus Vorkriegswagen zusammengestellten F 10 „Rheingold“ durch Boppard in Richtung Schweiz.



Foto: C. Bellingrodt/Sig. Hahmann

Strecke von Hoek van Holland bis Basel SBB noch 12 Stunden 47 Minuten (Winter 1951/52), mithin gut zwei Stunden länger als der FD 102 im Sommer 1939 auf dem Weg über Emmerich. Legt man fairerweise nur die Reisezeit von 12 Stunden 20 Mi-

nuten für die 791 km bis Basel Badischer Bahnhof (wo der Zug 20 Minuten stand) zugrunde, kommt man auf eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 64,1 km/h – ein für die frühen 1950er Jahre allerdings sehr guter Wert.

Auf der alten *Rheingold*-Stammroute über Arnheim–Emmerich verkehrte ab Sommer 1951 das Flügelzugpaar F 264/263 Amsterdam–Köln. Durch Korrespondenzzüge mit kurzen Umsteigezeiten in Köln wurden im Norden auch Brüssel und das Ruhrgebiet an den *Rheingold-Express* angebunden. Kurswagen verknüpften ihn im Süden direkt mit Chur im schweizerischen Graubünden und Erstfeld am Fuße der Gotthard-Nordrampe sowie mit Wien, München und Meran.

■ Zugbildung F 164

Beispielhaft hier die aus dem „Zugbegleiter“ für den Winter 1951/52 ersichtliche Zugbildung des F 164:

A=1. Klasse, AB=1./2. Kl., ABC=1./2./3. Kl., C=3. Kl., WR=Speisewagen, Pw=Gepäckwagen

- 1 AB4ü Hoek van Holland–Köln (x)
- 1 C4ü Hoek van Holland–Köln (x)
- 1 ABC4ü Hoek van Holland–Wien
(ab Köln im D 304 via Passau)
- 1 ABC4ü Hoek van Holland–Meran
(ab Köln im D 368 via München)
- 1 Pw4ü Hoek van Holland–Basel SBB
- 1 A4ü Hoek van Holland–Basel Bad Bf (x)
- 1 ABC4ü Hoek van Holland–Basel Bad Bf
- 1 ABC4ü Hoek van Holland–Basel SBB
- 1 ABC4ü Hoek van Holland–Basel SBB
- 1 WR4ü Hoek van Holland–Basel SBB
- 1 ABC4ü Amsterdam–Erstfeld (bis Köln im F 264)
- 1 ABC4ü Amsterdam–Chur (bis Köln im F 264)

(x) = bedarfsweise eingereihte Verstärkungswagen

Zwischen Köln und Mannheim lief der Zug andersherum, also mit den Kurswagen Amsterdam–Schweiz an der Spitze.

Hierzu sei ergänzt: Der in Köln auf den D 368 übergehende Kurswagen nach Meran lief von München bis Bozen im D 61 nach Rom mit, der seinerseits Kurswagen nach Venedig führte. Die Wagen nach Erstfeld und Chur gingen in Basel unter dem Namen *Rheingold-Express* auf SBB-Züge via Luzern bzw. Zürich über. Außerdem bestand in Basel ein günstiger Anschluss nach Bern.

EXKLUSIVES ERSCHEINUNGSBILD

Bei der Vergabe des Namens *Rheingold-Express* war sich die Deutsche Bundesbahn natürlich darüber im Klaren, dass dies Erinnerungen an den glanzvollen Salonwagenzug der Vorkriegszeit wecken würde. Da musste sie schon mit was Besonderem aufwarten, wollte sie nicht spöttische Kommentare riskieren. Obwohl weiterhin alle drei Wagenklassen führend, hoben sich die F 163 und 164 durch ihr Erscheinungsbild und ihre Ausstattung von anderen dreiklassigen internationalen F-Zügen ab. Die blauen Waggonen dienten als Vorbild für künftige F-Zug-Garnituren, die bald allerdings viel mehr den hochwertigen innerdeutschen Verkehr prägten als den internationalen.

Nun hatte die DB für den *Rheingold-Express* nicht etwa von ihr übernommene ehemalige Salonwagen des einstigen Pullmanzugs ausgewählt, sondern 22 wesentlich leichtere „Schürzenwagen“ der letzten Vorkriegsserie (Bauart 39). Sie wurden einheit-



23 039 hat am 19. August 1959 in Venlo den F 10 „Rheingold“ mit Wagen 1. Klasse nach Mailand, Chur und München sowie einen Speisewagen nach Basel übernommen und nähert sich der niederländisch-deutschen Grenze.

Foto: J.G.C. van de Meene

lich zu dreiklassigen ABC4üwe-39/51 bzw. -39/52 umgestaltet. Die Polstersitze in bisherigen Abteilen 1. oder 2. Klasse – sofern beibehalten – erhielten neue Bezüge. Bisherige 3.-Klasse-Abteile oder neu der ehemaligen „Holzklasse“ zugeordnete Abteile stattete man mit Kunstledersitzen aus, wobei nach den Umbauten die Plätze 3. Klasse deutlich überwogen (Anzahl der 1./2./3.-Plätze pro Wagen aufgeteilt in 4/12/40). Äußerlich stachen die Fahrzeuge durch ihr blaues Farbleid, silberfarbene Absetzleisten und den in erhabenen Lettern angebrachten Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN hervor.

Zur Bedarfsanpassung ließ die DB für den *Rheingold-Express* respektive den ihn als dreiklassigen F-Zug in der Relation Niederlande–Schweiz ablösenden *Loreley-Express* in den folgenden Jahren noch zehn 3.-Klasse-Schürzenwagen der Bauart 38 in C4üwe-38/53 und einige 1./2.-Klasse-Schürzenwagen der Bauart 38 in AB4üe-38/52 umrüsten. Darüber hinaus wurden vier Schürzenpackwagen mit „Stromlinienkanzel“ umgebaut: zwei Salon-Maschinenpackwagen aus dem Sonderpark der Reichsregierung in Pw4üe-37/52a/b sowie zwei weitere Salonpackwagen in Pw4üe-38/51 bzw. /53.

RHEIN-PFEIL, RHEINGOLD, LORELEY

Eigentlich sollten die F 163 und 164 *Rheingold-Express* ausschließlich aus diesen ABC4üwe, einem der drei umgebauten und farblich angepassten Packwagen der Bauart 37 (nun Pw4üe-37/51) sowie einem Speisewagen gebildet werden. Aber die große Nachfrage nach 3.-Klasse-Plätzen zwang in den Hauptreisezeiten schon sehr bald zur Einreihung von reinen C-Wagen. Wie der Zugbildungsplan für den F 164 vom Winter 1951/52 zeigt, waren zur Verstärkung auch einzelne 1.-Klasse- oder 1./2.-Klasse Wagen (A bzw. AB) vorgesehen. Bilder zeigen F 163/164 übrigens mit schweizerischen oder niederländischen Verstärkungswagen. Blau wie die angestammten Wagen war jedenfalls bis Mai 1955 der Speisewagen, denn für die Bewirtschaftung sorgte bis dahin die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft (ISG; französisch CIWL). Erst aufgrund des Budapester Vertrags vom Oktober 1954, der der DSG wieder frühere MITROPA-Rechte einräumte, durfte die DSG für den inzwischen *Loreley-Express* heißen F 163/164 den Speisewagen stellen – und der war selbstverständlich rot.



20. Mai 1951: Ankunft des F 163 „Rheingold-Express“ nach Hoek van Holland in Köln Hbf.

Foto: Fischer/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Am 4. April 1959 präsentiert sich der F 164 in Boppard nun mit neuem Wagenmaterial, gezogen wird er von der E 40 156.



Foto: C. Bellingrout/Sig. Brinker

Um den stark frequentierten *Rheingold-Express* zu entlasten, richtete die Bundesbahn zum Jahresfahrplan 1952/53 neue Tagesverbindungen (England-)Hoek van Holland-Schweiz/Bayern und Ruhrgebiet-Schweiz/Bayern ein. Es handelte sich um die Zugpaare F 10/9 in der Relation Hoek van Holland-Kaldenkirchen-Köln-Mainz-Mannheim-Basel SBB und F 22/21 Dortmund-Köln-Mainz-Frankfurt (Main)-Würzburg-München(-saisonal Innsbruck). Beide Zugpaare erhielten den Namen *Rhein-Pfeil*, führten nur die 1. und 2. Klasse, tauschten untereinander Wagen und liefen auf der linken Rheinstrecke zwischen Köln und Mainz vereint.

Weil es vor allem bei engli-

schen Reisenden zu Verwechslungen zwischen *Rheingold-Express* und *Rhein-Pfeil* kam, taufte die DB zum Fahrplanwechsel am 17. Mai 1953 die dreiklassigen F 164/163 *Rheingold-Express* in *Loreley-Express* um. Dafür vergab sie den Namen *Rheingold-Express* nun an die deutlich schnelleren und qualitativ besseren F 10/9 und F 22/21. Der Name *Rhein-Pfeil* verschwand zunächst wieder. F 10/9 erzielten jetzt annähernd wieder die gleichen Reisegeschwindigkeiten wie der alte *Rheingold* im Jahr 1939, außerdem führten sie fortan einen Kurswagen zwischen Hoek van Holland und Rom.

Zum Fahrplanwechsel am 23. Mai 1954 wurde die vereinte Führung der jetzt als *Rheingold* (ohne Zusatz Express) bezeichneten F 10/9 und F 22/21 im Abschnitt Köln-Mainz zunächst nur im Sommer aufgegeben, ab dem Jahresfahrplan 1955/56 liefen beide Zugpaare stets voneinander getrennt. Sehr wohl aber blieben sie durch den Wagentausch in Köln miteinander verquickt. Dort gab der aus Hoek van Holland eingetroffene F 10 Kurswagen nach München (im Sommer Innsbruck) an den F 22 von Dortmund ab. Dafür übernahm er von diesem Wagen nach Basel



41 018 vom Bw Mönchengladbach steht 1952 mit dem F 164 „Rheingold-Express“ nach Basel in Kaldenkirchen zur Abfahrt bereit.

Foto: Fischer/Bildarchiv der Eisenbahnsiftung

SBB. Entsprechend gingen in der Gegenrichtung im F 9 aus Basel SBB mitgeführte Wagen nach Dortmund auf den F 21 aus München und dessen Wagen nach Hoek van Holland auf den F 9 über. Sowohl F 10/9 als auch F 22/21 hatten auf ihrem gesamten Stammlaufweg jeweils einen Speisewagen (zu Zeiten der vereinten Führung im Abschnitt Köln–Mannheim war das beim F 22 nur ab Mainz, beim F 21 nur bis Frankfurt der Fall). Beide Zugpaare wurden seit Mai 1955 von der DSG bewirtschaftet, zuvor nur F 22/21. Im F 10/9 Niederlande–Schweiz lief bis 1955 ein blauer ISG-Speisewagen. Bleibt anzumerken, dass F 10/9 einen Gepäckwagen führten, F 22/21 hingegen nicht.

UMGEWANDELTE GARNITUREN

Wie gesagt, wiesen die *Rheingold*-Züge schon unter dem vormaligen Namen *Rhein-Pfeil* nur Plätze 1. und 2. Klasse auf. Insofern unterschieden sie sich bis zur Klassenreform zwar noch von den lediglich die 2. Klasse führenden Zügen des „blauen F-Zug-Netzes“, aber sie setzten sich (vom Speisewagen ganz abgesehen) nur noch teilweise aus einst für den *Rheingold-Express* umgestalteten Schürzenwagen mit der Aufschrift DEUTSCHE BUNDESBahn zusammen. Sofern regulär in den F 10/9 oder F 22/21 verwendet, konnten es logischerweise keine ABC-Wagen (also solche 1./2./3. Klasse) mehr sein. Neben jetzt mit 1./2.-Klasse ausgestatteten Schürzenwagen kamen blaue Wagen anderer Vorkriegsbauarten zum Einsatz, so auch ehemalige *Rheingold*-Salonwagen.

Nach wie vor hauptsächlich mit den exklusiv beschrifteten ABC-Wagen wurde das Zupaar F 164/163 *Loreley-Express* Hoek van Holland–Schweiz bestückt. Dessen Amsterdamer Flügel lief jedoch seit 1954 nördlich von Köln im Zupaar D 264/263 Amsterdam–München mit, das im Übrigen südlich von Köln nun den zwischen Hoek van Holland und München verkehrenden Kurswagen des *Loreley-Express* beförderte.

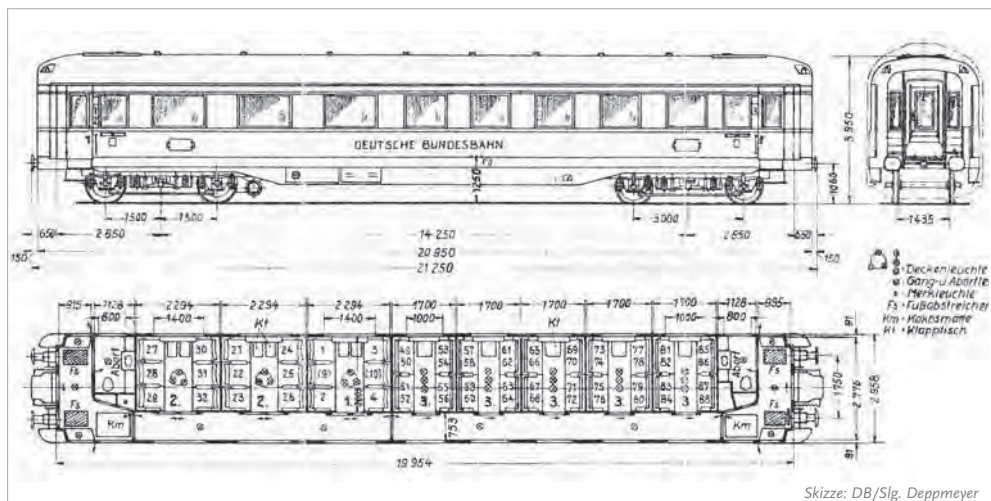
Mit der zum 3. Juni 1956 in Kraft getretenen Klassenreform wandelte die DB die *Rheingold*-Züge wie auch die anderen F-Züge des „blauen Netzes“ in rein erstklassige Züge um. F 10/9 und F 22/21 bekamen schon 1956 neue 26,4-Meter-Wagen, ausgenommen der Speisewagen und bei F 10/9 auch der Gepäckwagen. Der bisher dreiklassige *Loreley-Express* fuhr von nun an als F-Zug 1./2. Klasse. Dessen Umstellung auf neues Wagenmaterial erfolgte wohl im Jahr 1958, der genaue Zeitpunkt ist aber strittig.

F 22/21 verkehrten ab 1. Juni 1958 wieder als *Rheinpfeil* (nun ohne Bindestrich geschrieben). Zum Fahrplanwechsel am 31. Mai 1959 büßte der *Rheingold* seinen 1.-Klasse-Kurswagen nach Rom ein, bekam dafür jedoch 1.-Klasse-Kurswagen nach Mailand und Chur. Der *Loreley-Express* erhielt zum gleichen Zeitpunkt einen 1./2.-Klasse-Kurswagen von Hoek van Holland über Basel nach Rom. Außerdem gab es nun mit D 268/267 wieder ein eigenständiges Flügelzugpaar namens *Loreley-Express* zwischen Amsterdam und Köln.



Das am 18. Mai 1952 eingeführte Zugpaar F 22/21 Dortmund–München trug nur ein Jahr lang den Namen „Rhein-Pfeil“ (in dieser Schreibweise).

Für den „Rheingold-Express“ ließ die Deutsche Bundesbahn 22 Schürzenschnellzugwagen der letzten Vorkriegsserie (Bauart 39) einheitlich zu dreiklassigen ABC4üwe-39/51 bzw. -39/52 umbauen. Sie erhielten alle einen blauen Anstrich.



Skizze: DB/Slg. Deppmeyer



01 131 mit F 22 „Rheingold“ nach München bei Heigenbrücken im Spessart (30. Dezember 1956).

Foto: C. Bellingrodt/Sig. Brinker

■ Zugnamen und Zugnummern

Die verbreitete Gewohnheit, Zugpaare ohne Rücksicht auf die Fahrtrichtung des zuerst genannten Zugs oder auf den textlichen Zusammenhang stets beginnend mit der niedrigeren Nummer zu bezeichnen, führt oft (auch bei Bildtexten) zu Missverständnissen. Zum Beispiel ist es irreführend, wenn bei F 9/10 als Laufweg „Hoek van Holland–Basel“ angegeben ist. Eigentlich muss es in diesem Fall F 10/9 heißen, denn die gerade Nummer gilt für den südwärts fahrenden, die ungerade für den nordwärts fahrenden Zug.

Im Übrigen stiften offenbar die teils mehrfach geänderten Zugnamen Verwirrung. Deshalb hier zur Klarstellung:

F 164/163 Hoek van Holland–Basel SBB

20.5.1951–16.5.1953: **Rheingold-Expreß**

ab 17.5.1953: **Loreley-Expreß**

F 10/9 Hoek van Holland–Basel SBB

18.5.1952–16.5.1953: **Rhein-Pfeil**

17.5.1953–22.5.1954: **Rheingold-Expreß**

ab 23.5.1954: **Rheingold**

F 22/21 Dortmund–München(–Innsbruck)

18.5.1952–16.5.1953: **Rhein-Pfeil**

17.5.1953–22.5.1954: **Rheingold-Expreß**

23.5.1954–31.5.1958: **Rheingold**

ab 1.6.1958: **Rheinpfeil**

F 10/9 und F 22/21 waren also vom 18.5.1952 bis 31.5.1958 namensgleich.

Welche Lokomotiven bespannten in den Fünfzigern den *Rheingold-Expreß*, dessen Nachfolger *Loreley-Expreß* sowie die *Rhein-Pfeil*- respektive *Rheingold*-Züge? Am Oberrhein südlich von Mannheim waren es (ehe der Fahrdrabt 1957 von Basel her Karlsruhe erreichte) Offenburger 01 oder 01¹⁰. Entlang des Mittelrheins kamen Ludwigshafener 03 und 03¹⁰ zum Einsatz, ebenso Kölner 01 oder 03 und Koblenzer 01. Der nordwärts fahrende *Rheingold*-Flügelzug F 21 wurde schon 1955 zwischen Frankfurt (Main) und Köln von Griesheimer V 200 gezogen, auf dem Abschnitt Köln–Dortmund von 01. Im Sommer 1955 teilten sich drei „Pazifik“-Baureihen und die V 200 die Bespannung entlang des Mittelrheins wie folgt: F 9 mit 01, F 10 mit 03¹⁰, F 21 mit V 200, F 22 mit 03, F 163 mit 03¹⁰, F 164 mit 01. Im Fahrplanjahr 1957/58 wurden F 10/9 *Rheingold* zwi-

schen Köln und Basel mit V 200 bespannt, mit Lokwechsel beim Kopfmachen in Mannheim und von Karlsruhe bis Basel bereits unter Draht.

Die Beförderung des Zugpaars F 22/21 auf der Teilstrecke Frankfurt–München war zunächst Aufgabe der Würzburger 01, ab Sommer 1957 der Griesheimer V 200. Erst einige Zeit nach 1958 erfolgte Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Frankfurt und Würzburg übernahmen hier Elloks (zeitweilig Nürnberger E 18!) das Zepter, für den Abschnitt Würzburg–Ingolstadt–München blieben V 200 zuständig.

BESPANNUNGSVIELFALT AM RHEIN

Auf der Strecke Köln–Mönchengladbach–Niederlande oblag die Traktion bis 1954 Maschinen der Baureihe 41 des Bw Mönchengladbach. Danach beförderten hier Mönchengladbacher 23er bis 1962 sowohl den *Loreley-Expreß* als auch den *Rheingold*. Der Lokwechsel fand beim F 163/164 zunächst in Kaldenkirchen statt, beim (1952/53 *Rhein-Pfeil* genannten) F 9/10 von Anbeginn in Venlo. In den Niederlanden bespannten (wie schon den Vorkriegs-*Rheingold*) Vierzylinderverbundloks der Reihe 3900 die Züge. Auch nachdem der Gleichstrom-Fahrdrabt von Eindhoven her im Jahr 1956 Venlo erreicht hatte, gab es beim F 163/164 noch einen Lokwechsel zwischen DB und NS in Kaldenkirchen; spätestens 1959 verlegte man ihn aber nach Venlo. Blicken wir wieder nach Süden: Der *Loreley-Expreß* machte im Fahrplanjahr 1958/59 im jetzt mit Elektrotraktion erreichbaren Ludwigshafener Hauptbahnhof Kopf und verkehrte über Worms. 1959 war die Route Basel–Köln über Mannheim–Ludwigshafen–Mainz–Koblenz komplett elektrifiziert und zugleich die Ludwigshafener Verbindungskurve vorbei am Kopfbahnhof fertiggestellt. Von nun an nahm auch der zwischen Basel SBB und Köln durchgehend mit E 10 bespannte *Rheingold* im Abschnitt Mannheim–Mainz endlich den vom Namen her ja noch angemesseneren Weg über Worms. Bislang hatte er die alte Hauptstadt des Burgunderreiches gemieden, denn er fuhr wie vor dem Krieg rechtsrheinisch auf der Riedbahn über Bürstadt. ■



1960 beschloss die DB, den *Rheingold* durch neue Wagengarnituren mit einem Höchstmaß an Komfort von den anderen F-Zügen abzuheben. Als Clou sollte ein doppelstöckiger Aussichtswagen den Reisenden einen Panoramablick auf die Burgen und Schlösser entlang der Rheinstrecke ermöglichen.

IN NEUEM GLANZ ERSTRAHLT

Mit der Umstellung auf Elektrotraktion, 1958 am Oberrhein bis Mannheim und 1959 am Mittelrhein bis Köln, konnte der *Rheingold* um rund eineinhalb Stunden beschleunigt werden. Dazu trug auch die Verlegung des Laufwegs zwischen Mannheim und Mainz von der noch nicht elektrifizierten Riedbahn auf die Strecke über Worms bei, wodurch das Kopfmachen in Mannheim entfiel.

Ebenfalls deutlich schneller wurde natürlich der *Loreley-Express* (nun nicht mehr mit „ß“ geschrieben), aber den lassen wir jetzt mal beiseite.

Der nordwärts fahrende F 9 *Rheingold* brauchte für die Strecke Basel SBB–Hoek van Holland im Sommer 1959 nur noch 8 Stunden 52 Minuten. In der im Kursbuch veröffentlichten Liste „Die schnellsten Züge der Deutschen Bundesbahn“ belegte der F 9 da-

mals mit einer Reisegeschwindigkeit von 93,8 km/h immerhin den siebten Platz. Das bezog sich freilich auf den in 6 Stunden 20 Minuten zurückgelegten 574 km langen deutschen Abschnitt zwischen Basel Badischer Bahnhof und Kaldenkirchen, obwohl der Zug im DB/NS-Grenzbahnhof gar nicht hielt.

Im Jahr 1960 beschloss der DB-Vorstand, den *Rheingold* wieder durch ein Höchstmaß an Komfort von den übrigen



1963: New Look am Bahnsteig in Frankfurt (Main) Hbf. Die beiden für den „Rheinpfeil“ gelieferten Aussichtswagen erhielten größere Fensterscheiben in der Aussichtskuppel und den Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBahn.

Fotos: R. Pajm (2)



Der F 10 „Rheingold“ nach Basel bei der Einfahrt in den Kölner Hauptbahnhof.

Fernschnellzügen abzuheben. Außerdem sollte sein Spitzentempo von bisher 140 km/h auf 160 km/h heraufgesetzt werden. Mit diesen Vorgaben erhielt das Bundesbahn-Zentralamt Minden den Auftrag, neue Reisezugwagen speziell für den *Rheingold* zu entwickeln.

Gefordert waren auch die Standardmaße von 26,4 m Länge über Puffer und 2,825 m Wagenkastenbreite. Aber damit hieß es gleichsam „Eulen nach Athen tragen“, denn die Wagenbau- und Einkaufsabteilung des BZA Minden wurde ja von Dr.-Ing. Adolf Mielich geleitet – eben dem „Erfinder“ des seit 1952 in vielen Spielarten serienmäßig beschafften 26,4-m-Wagens.

VIER NEUE WAGENTYPEN

Auch hinsichtlich der Laufwerkskonstruktion musste man kein Neuland beschreiten. Mit verstärkter Bremsausrüstung eigneten sich die bewährten Minden-Deutz-Drehgestelle durchaus für 160 km/h. Umso mehr galt das Augenmerk der Innenraumgestaltung unter der Prämisse größtmöglicher Bequemlichkeit, beispielsweise den Abteillängen, dem Abstand der Sitzreihen in den Großräumen, den Gepäckablagen, dem Raumklima, der Geräuschdämmung und den Sichtverhältnissen. Als Clou sollte ein Aussichtswagen den Panoramablick auf die durchfahrene Landschaft ermöglichen – insbesondere auf die Touristen verückenden Burgen, Schlösser und Weinstädtchen im „Good Old Germany“ entlang des Mittelrheins.

Die ersten Entwürfe für die neuen *Rheingold*-Sitzwagen sahen, in Anlehnung an die Salonwagen von 1928/29, Wagentypen mit geschlossenen Vier- und Zweiplatzabteilen sowie mit Großraum- und Zweiplatzabteilen vor. Dagegen erhoben die Schweizerischen Bundesbahnen und die Niederländischen Eisenbahnen jedoch wegen des ihrer Ansicht nach zu geringen Sitzplatzangebots Einwände. Daraufhin projektierte das BZA Minden einen Abteilwagen mit Sechserabteilen und einen reinen Großraumwagen in der Sitzanordnung 2+1. Bei der Konzeption des partiell doppelstöckigen Aussichtswagens standen die US-amerikanischen „Dome Cars“ Pate. An der Entwicklung des Speisewagens wirkte maßgeblich die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) mit. Zugunsten eines möglichst großen Platzangebots im Restaurant entschied sie sich für eine besondere Bauform mit Küche und Spülraum in einem zweigeschossigen Versorgungstrakt. So-

mit kam es für den *Rheingold* zum Bau von vier neuen Wagentypen.

Die DB beschaffte zunächst

- 10 Abteilwagen Av4üm-62 mit Seitengang und 54 Sitzplätzen
- 5 Großraumwagen Ap4üm-62 mit Mittelgang und 48 Sitzplätzen im nicht unterteilten Fahrgastraum
- 3 Aussichtswagen AD4üm-62 mit oben 22, unten 27 Sitzplätzen.

Die DSG beschaffte

- 2 Speisewagen WR4üm-62 mit 48 Plätzen und doppelstöckigem Versorgungstrakt.

Zu Herstellern und späteren Gattungs- bzw. Bauartbezeichnungen siehe Tabelle auf Seite 61.

Alle Fahrzeuge wurden 1962 ausgeliefert. Zeitgemäß in geschweißter Profilstahlbauweise mit glatter Außenhaut gefertigt, fielen sie in Anbetracht ihrer sehr gediegenen Ausstattung relativ leicht aus. Trotz der um fast 4 m längeren Wagenkästen wogen die Abteilwagen mit 43,3 t und die Großraumfahrzeuge mit 43,5 t deutlich weniger als die vormaligen *Rheingold*-Salonwagen. Nur der Aussichtswagen (51,4 t) und der Speisewagen (54,0 t) reichten gewichtsmäßig an diese heran.

Die Minden-Deutz-Drehgestelle erhielten wegen der auf 160 km/h heraufgesetzten Höchstgeschwindigkeit zusätzlich zur Knorr-Druckluftbremse mit Einheitswirkung (<R>KE) noch Magnetschienenbremsen.

INNEN UND AUSSEN EXKLUSIV

In den mit Edelholzfurnieren ausgekleideten Abteilen ließen sich die Sitze so verstellen, dass aus jeweils zwei gegenüber angeordneten Plätzen eine Liege entstand. Das war freilich in von der DB beschafften Schnellzugwagen „Standard“, doch die Beschränkung auf nur neun statt sonst zehn Abteile (in anderen 26,4-m-Wagen 1. Klasse) ermöglichte eine Abteillänge von 2,32 m – gut 20 cm mehr als üblich. Viel Beinfreiheit boten auch die Großraumwagen, zudem konnten deren Neigesessel in die jeweilige Fahrtrichtung gedreht werden, desgleichen 18 von 22 Sesseln in der voll-



Bild oben: Der Barraum im Aussichtswagen war mit Tischplätzen ausgestattet.

Bild Mitte: Blick in den Großraumwagen Ap4üm-62.

Bild unten: Abteil im Abteilwagen Av4üm-62.

Zug-
Begleiter
von 1962.



Abb.: Sig. Ernst



verglasten Aussichtskuppel der „Dome Cars“.

Im mit 15 Sitzplätzen ausgestatteten Barraum der Aussichtswagen servierten Stewardessen erfrischende und mehr oder minder hochprozentige Drinks. Am anderen Ende der „mittleren Etage“ befanden sich zwei Sechserabteile mit Seitengang und das Zugsekretariat. Das unterhalb der Aussichtskuppel gelegene Unterdeck beherbergte ein Postabteil, eine Telefonzelle, einen Gepäckraum sowie einen Maschinenraum mit Aggregaten für die wegen der schlechter isolierten Kuppel verstärkte Klimaanlage. Im Versorgungstrakt der sogenannten Buckel-Speisewagen verbanden zwei Auf-

züge und ein Paternoster den unteren Spülraum mit dem oberen Küchen- und Buffetraum.

Alle Fahrzeuge besaßen wärmeres reflektierende goldbedampfte Scheiben und waren klimatisiert. Die Jettair-Klimaanlagen bezogen die für ihren Wasserkreislauf benötigte Heizenergie durch die Dampfheizleitung oder die elektrische Heizleitung aus der Lokomotive; bei hohen Außentemperaturen sorgte ein wagenteigenes Kompressionskühlaggregat für die Beschickung des Wärmetauschers mit Kaltwasser.

Die Exklusivität des Zuges kam im blau-beigen Sonderanstrich der Wagen zum Ausdruck. Das nach RAL 1001

Die 26,4 m langen Speisewagen WR4üm-62 verfügten über 48 Sitzplätze. Küche und Spülraum mussten deshalb in einem zweigeschossigen Versorgungstrakt angeordnet werden.



beigefarbene Fensterband reichte von der Dachrinne bis etwa 8 cm unter die Fensterunterkanten.

SONDERANSTRICH IN BLAU-BEIGE

Der angrenzende Bereich war bis zu den Schürzen kobaltblau (RAL 5013) lackiert. Er umfasste auch die Fenster im Unterdeck der Aussichtswagen sowie auf der Seite des tief gelegenen Spülraums der Speisewagen. Die Schürzen waren schwarzgrau (RAL 7021). Die Aussichtswagen trugen unterhalb der gläsernen Kuppel den in aluminiumeloxierten



Im vollverglasten Aussichtsraum der „Dome Cars“ standen 22 Sitzplätze zur Verfügung. 18 der 22 Sessel konnten in die jeweilige Fahrtrichtung gedreht werden.



Aufstieg zum Aussichtsraum der „Dome Cars“ aus dem Barraum. Das unterhalb der Aussichtskuppel gelegene Unterdeck beherbergte ein Postabteil, eine Telefonzelle, einen Gepäckraum und einen Maschinenraum.



An der Bar im Aussichtswagen servierten Stewardessen erfrischende und mehr oder minder hochprozentige Drinks. Die Tischplätze konnten bei Bedarf auch vom benachbarten Speisewagen aus bedient werden.

Eine umgebaute und farblich angepasste E 10¹ rollt im Sommer 1962 mit dem F 10 „Rheingold“ (und Vorkriegsspeisewagen) den Rhein entlang.



Buchstaben angebrachten Schriftzug RHEINGOLD. An den Abteil- und Großraumwagen befand sich der „DB-Keks“, nicht hingegen im Lieferzustand an den Aussichtswagen. Die Speisewagen waren mit DSG beschriftet und beidseits davon mit dem Mitropa-Wappen gekennzeichnet.

Nach schwierigen Verhandlungen einigte sich die DB mit den am Zuglauf beteiligten Niederländischen Eisenbahnen (NS) und Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) darauf, den *Rheingold* in neuer Form zum Fahrplanwechsel am 27. Mai 1962 einzuführen. Der Zug sollte wie der Vorkriegs-*Rheingold* wieder mit Zugteilen Amsterdam–Schweiz und Hoek van Holland–Schweiz auf der Route über Utrecht–Emmerich verkehren, dabei mit dem *Rheinpfeil* Dortmund–München verquickt bleiben. Im Zugpaar F 10/9 hatte es bisher keinen Amsterdamer Flügel gegeben. Für die gegenüber dem Weg über Kaldenkirchen um 24 km längere Strecke sprachen die Bedienung der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt Düsseldorf, die bis Duisburg mögliche Elektrotraktion und die Verlagerung der Rangiermanöver vom beengten Kölner Hauptbahnhof nach Duisburg.

Außerdem entschied die DB, den *Rheinpfeil* ein Jahr später ebenfalls auf neues Wagenmaterial umzustellen. Vor



Fotos: R. Palm (3)

Für „Rheingold“ und „Rheinpfeil“ wurden insgesamt fünf Speisewagen WR4üm-62 beschafft.

allem deshalb orderte sie weitere zwölf Abteil-, sechs Großraum- und zwei Aussichtswagen, außerdem drei nun an die DSG zu verpachtende Speisewagen. Nach Auslieferung dieser Fahrzeuge stand für den *Rheingold* und *Rheinpfeil* folgender Wagenpark zur Verfügung:

- 22 Abteilwagen Av4üm-62
- 11 Großraumwagen Ap4üm-62
- 5 Aussichtswagen AD4üm-62
- 5 Speisewagen WR4üm-62

Die 1963 gelieferten Wagen wurden nach den gleichen Musterzeichnungen gebaut wie die aus dem Vorjahr. Deshalb sind sie im Wagenmerkbuch der DB (DV 939 D) auch der Bauart -62 zugeordnet worden. Die zwei 1963 gelieferten „Dome Cars“ hatten jedoch größere Fensterscheiben in der Aussichtskuppel und trugen statt des Schriftzugs RHEINGOLD die Aufschrift DEUT-

SCHER BUNDESBAHN; sie liefen regulär im F 22/21 *Rheinpfeil* zwischen Dortmund und München. Auf die Zugbildung ist noch einzugehen.

E 10 FÜR TEMPO 160

An dieser Stelle sei schon bemerkt, dass die „Dome Cars“ bis 1973 nicht in die Niederlande fahren durften.

Für die neuen Spitzenzüge sah die DB elf von der Großserie abweichende E 10 mit geänderter Getriebeübersetzung für 160 km/h sowie neu entwickelten Henschel-Drehgestellen vor. Mit diesen als E 10¹² bezeichneten Maschinen ging man auch zur windschnittiger gestalteten Bauform des Lokkastens über. Ebenso wie die Wagen erhielten sie einen blau-beigen Anstrich. Weil sich die



Eine E 10¹² mit windschnittiger gestaltetem Lokkasten ist im April 1964 mit dem F 10 „Rheingold“ im mittleren Rheintal nach Basel unterwegs.

Auslieferung der für den *Rheingold* bestimmten E 10¹² hinzog, behalf man sich im Sommer 1962 mit sechs farblich angepassten und auf 160 km/h getrimmten E 10¹ alter Bauform, umgezeichnet in E 10 1239 bis 1244. Erst im Laufe des Winterfahrplans 1962/63 erschienen die „echten“ E 10¹² mit den Nummern E 10 1265 bis 1270. Der ab 26. Mai 1963 auf das neue Wagenmaterial umgestellte *Rheinfleil* wurde anfangs ebenfalls mit provisorisch für Tempo 160 ertüchtigten E 10 (den umlackierten, aber nicht umgezeichneten E 10 250 bis 254) bespannt, ehe im Winter 1963/64 die E 10 1308 bis 1312 die Nachfolger antraten.

„Ein großer Name im europäischen Eisenbahnwesen erhält neuen Glanz. Ab 27. Mai 1962, dem Beginn des diesjährigen Sommerfahrplans, wird zwischen Amsterdam und Basel ein funkelnagel-

neuer *Rheingold* der Deutschen Bundesbahn verkehren. Dieser wird die Tradition jenes berühmten Vorfahren fortsetzen, der in den zwanziger und dreißiger Jahren zum Elegantesten gehörte, was die Schiene in Europa zu bieten hatte.“ Überschwänglich kündigten die Bundesbahn-Mitteilungen (Nr. 14/1962) das künftige Spitzenangebot an.

Der Zugstamm des *Rheingold* Amsterdam–Basel bestand genau genommen zunächst lediglich aus dem Speisewagen, denn zusammen mit diesem liefen ab Amsterdam regulär nur die Kurswagen nach Mailand und München mit. In Utrecht kam der Zweig von Hoek van Holland mit Wagen nach Chur und München hinzu. Reichlich zu tun gab es für die Rangierabteilungen in Duisburg: Hier erfolgte nun der Wagentausch mit dem Schwesterzug *Rheinfleil*. Auf die-

sen ging der Münchner Kurswagen über, dafür wurden die Wagen von Dortmund nach Basel und Chur übernommen. Entsprechend gestaltete sich die Prozedur in der Gegenrichtung. Des Weiteren war in Duisburg umzuspannen. Auf dem bis Arnheim noch nicht elektrifizierten Abschnitt dieselten V 200 und bildeten genauso wie in den Niederlanden die Elektroloks der Reihen 1100 oder 1200 einen Farbkontrast zum Zugverband.

Die folgende Wagenreihung zeigt, wie sich der F 10 im Abschnitt Duisburg–Basel 1962/63 in der Regel zusammensetzte:

1 Av4üm Dortmund–Basel (vom F 22)
 1 Av4üm Dortmund–Basel (vom F 22)
 1 AD4üm Dortmund–Basel (vom F 22)
 1 WR4üm Amsterdam–Basel
 1 Ap4üm Amsterdam–Basel–Mailand
 1 Av4üm Hoek v. Holland–Basel–Chur



Der Kurswagen von/nach Mailand wurde südlich von Basel in gewöhnlichen Schnellzügen befördert (bei Wassen an der Gotthard-Nordrampe).

Ersatzweise oder zur Verstärkung wurden oft blaue F-Zug-Wagen eingereiht, statt eines Buckelspeisewagens WR4üm-62 anfangs auch Vorkriegsspeisewagen. Und wie sich denken lässt, waren für den Schwesterzug *Rheinpfel* noch gemischte Kompositionen aus blauen und blau-beigen Wagen typisch.

IN PUNCTO REISE- SCHNITT RANG 3

Dank der auf entsprechend ausgebauten und gesicherten Streckenabschnitten erstmals bei der Deutschen Bundesbahn erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erzielte F 10 *Rheingold* 1962/63 zwischen Emmerich und Basel Badischer Bahnhof einen Reiseschnitt von 101,6 km/h. Damit belegte er den



Foto: DB

Auf Hochglanz gebracht: Die „Rheingold“-Wagen werden hier vermutlich für einen Pressetermin vorbereitet (1962).

■ Rheingold-Neubauwagen von 1962/63

Genannt sind die speziell für den *Rheingold* und *Rheinpfil* gebauten Wagen, allen gemeinsam sind die abgerundeten Dachenden. Später nach gleichen Musterzeichnungen gebaute Wagen für den TEE-Verkehr (Avümh^{111.0} Nummern 19-80 029 bis 137, Apümh^{121.0} Nummern 18-80 101 bis 113) erhielten ebenfalls eine solche Dachform. Sie wurden zwar wie auch TEE/IC-Wagen mit Steildach im *Rheingold*/*Rheinpfil* eingesetzt, zählen aber nicht zu den originären *Rheingold*-Wagen.

Wagentyp	Hersteller	Wagennummer bei Lieferung	Gattung/Bauart		UIC-Nummer (5. bis 11. Ziffer)	
			ursprünglich	ab 1966 ^{*)}	ursprünglich	ab Zulassung für 200 km/h
Abteilwagen	WMD	10 401 bis 10 422	Av4üm-62	Avümh ^{111.0}	19-80 001 bis 022	19-94 001 bis 022
Großraumwagen	Credé	10 501 bis 10 511	Ap4üm-62	Apümh ^{121.0}	18-80 001 bis 011	18-94 001 bis 011
Aussichtswagen	Wegmann	10 551 bis 10 555	AD4üm-62	ADümh ¹⁰¹	81-80 001 bis 005	–
Speisewagen	O & K	101 und 102 (DSG) ^{**)}	WR4üm-62	WRümh ¹³¹	88-80 001 und 002	–
	O & K	11 103 bis 11 105	WR4üm-62	WRümh ¹³¹	88-80 003 bis 005	–

Anmerkungen:

^{*)} Nebengattungszeichen ü gemäß Verfügung vom 24.11.1976 entfallen; Nebengattungszeichen h für aus Hauptheizleitung oder Achsgeneratoren gespeiste elektrische Heizung sowie Beheizbarkeit (inklusive Klimatisierung) mit Dampf; nach Umstellung auf zentrale Energieversorgung durch Hauptheizleitung (Zugsammelschiene) und Ausbau der Dampfheizung geändert in z (beispielsweise Avmh^{111.0} geändert in Avmz^{111.0})

^{**) Nummern der DSG-Speisewagen nach Übernahme durch DB geändert in 11 101 und 11 102}

Hersteller:

WMD	Waggon- und Maschinenbau GmbH Donauwörth
Credé	Gebrüder Credé & Co. GmbH, Kassel-Niederzwehren
Wegmann	Wegmann & Co., Kassel
O & K	Orenstein & Koppel AG, Berlin-Spandau

Foto: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Für die Bespannung auf dem zunächst nicht elektrifizierten Abschnitt Duisburg–Arnheim waren DB-Dieselloks der Baureihe V 200 zuständig. Erst ab Mai 1966 konnte der „Rheingold“ auf der gesamten Strecke mit Elektrolokomotiven gefahren werden.

dritten Platz in der Bundesbahnstatistik der schnellsten Züge, hinter den mit Dieseltriebzügen gefahrenen F 45 *Schauinsland* Basel–Frankfurt und TEE 190 *Parsifal* Hamburg–Aachen(–Paris). Erheblich verkürzt hatte sich auch die Gesamtreisezeit. Betrug sie in der früheren Hauptrelation des F 10 von Hoek van Holland nach Basel SBB via Kaldenkirchen–Mönchengladbach im Jahr 1953 noch 10 Stunden 42 Minuten, so schaffte es der entsprechende Zugteil nun auf dem Weg über Emmerich–Duisburg in 8 Stunden 45 Minuten. Verglichen mit dem Jahr 1928 bedeutete das sogar einen Zeitgewinn von dreieinhalb Stunden.

Nach der zum Sommerfahrplan 1963 erfolgten Umstellung des *Rheinpfil* auf neues Wagenmaterial führte dieser zwischen Dortmund und Duisburg generell zwei Aussichtswagen, von denen einer nach München und einer im *Rheingold* nach Basel weiterlief. Im Übrigen wurden die Garnituren der weiterhin nach dem beschriebenen Grundmuster miteinander verknüpften Züge länger, änderten sich Kurs- und Speisewagenläufe. So gab es im Jahresfahrplan 1964/65 während der Sommerperiode statt des Kurswagens Amsterdam–Mailand einen zwischen Amsterdam und Chiasso, dafür aber einen Kurswagen Dortmund–Mailand. In der Wintersaison waren neben

Hoek van Holland und Chur auch Dortmund und Chur mit einem Kurswagen verbunden. Die Speisewagen liefen 1964/65 zwischen Hoek van Holland und München sowie Dortmund und Basel. Allerdings gingen alle Wagen (Italien–)Schweiz–Dortmund nordwärts in Duisburg nun vom F 9 *Rheingold* auf einen dem F 21 *Rheinpfil* unmittelbar folgenden F 321 über.

Alle mal boten *Rheingold* und *Rheinpfil* mindestens den Komfort der TEE-Züge. Konsequenterweise beantragten DB, NS und SBB, sie ab dem Jahresfahrplan 1965/66 zu solchen hochzustufen. Dem gab die TEE-Kommission am 5. November 1964 statt. ■

KNIFFLIGE RANGIERMANÖVER

Wie im Kapitel über den blauen Rheingold-Expreß der Nachkriegszeit und dessen Schwesterzüge erwähnt, waren die ab 1952 als Rhein-Pfeil eingerichteten F 10/9 Hoek van Holland–Basel und F 22/21 Dortmund–München durch den Austausch von Kurswagen miteinander verknüpft. Auch als Rheingold-Expreß (ab 1953) bzw. Rheingold (ab 1954) und schließlich Rheingold sowie Rheinpfail (ab 1958) führten F 10/9 Wagen der Relation Dortmund–Schweiz und F 22/21 Wagen der Relation Hoek van Holland–München mit.

Bis zum Ablauf des Winterfahrplans 1961/62 fand der Kurswagenaustausch in Köln Hbf statt, wo die bis dahin auf dem Weg über Kaldenkirchen verkehrenden F 10/9 die Fahrtrichtung wechselten. Logischerweise erforderte allein schon die Verlagerung des Laufwegs auf die Route über Emmerich–Duisburg, mit der das Kopfmachen in Köln entfiel, ab Sommer 1962 ein verändertes Rangierprozedere. Gleichzeitig erhielt der neue Rheingold neben dem Zugteil von/nach Hoek van Holland einen Zugteil von/nach Amsterdam, der sich aus Wagen zwischen Amsterdam und Basel (dem nunmehrigen „Zugstamm“) sowie Kurswagen der Relationen Amsterdam–Mailand und Amsterdam–München zusammensetzte. Ergo verlegte man die dadurch noch verkomplizierten Rangiermanöver zum Fahrplanwechsel am 27. Mai 1962 vom beengten Kölner Hauptbahnhof nach Duisburg Hbf, zumal sich ja nun hier die Laufwege des Rheingold aus den Niederlanden und des Rheinpfail aus Dortmund trafen (respektive in der Gegenrichtung trennten).

TAUSCH DER SPEISEWAGEN

Insbesondere musste bei der Zugbildung des neuen Rheingold beachtet werden, den zunächst zwischen Amsterdam und Basel verkehrenden Speisewagen in Duisburg mit dem von Dortmund kommenden „Dome Car“ Richtung Basel zusammenzukuppeln, und zwar in der Regel mit der Küchenseite des Speisewagens an der Barseite des Aussichtswagens. Schon vor der Hochstufung zum TEE tauschten Rheingold und Rheinpfail in Duisburg jedoch untereinander auch die Speisewagen: Im Jahresfahrplan 1964/65 ging der jetzt von Hoek van Holland kommende WR4üm des F 10 in Duisburg auf den F 22 nach München über, dafür übernahm der F 10 den WR4üm des F 22 aus Dortmund zur Weiterfahrt nach Basel, jeweils natürlich weiterhin mit einem „Dome Car“ (AD4üm) zusammengekuppelt. In der Gegenrichtung wurden der Speise- und der Aussichtswagen des F 9 aus Basel ab Duisburg vom dem F 21 aus München unmittelbar folgenden Kurswagenträger F 321 Duisburg–Dortmund weiterbefördert, während der Speisewagen des F 21 auf den nach Hoek van Holland fahrenden Zugteil des F 9 übergang.

Die Speisewagen waren also Bestandteil der Wagengruppen Rheingold/Rheinpfail Holland–Bayern und Rheinpfail/Rheingold Ruhr–Schweiz. Die Rheingold-Wagengruppe Holland–Schweiz führte nur südlich von Duisburg einen (ab/bis Dortmund verkehrenden) Aussichtswagen mit, die Rheinpfail-Wagengruppe Ruhr–Bayern einen solchen auf dem gesamten Laufweg.

Nach der Umwandlung in TEE-Züge und Verlängerung des Rheingold-Zuglaufs bis Genf zum Fahrplanwechsel am 30. Mai 1965 blieb es im Prinzip bei den vier Wagengruppen, wobei sich der Rheingold in Basel nun auf drei Äste aufteilte: eben den nach Genf und wie gehabt auf die Äste nach Mailand und Chur. Der Wagenaustausch zwischen Rheingold und Rheinpfail in Duisburg erfolgte quasi in der Art einer doppelten Gleisverbindung. In Nordrichtung erreichte die Wagengruppe Italien/Schweiz–Dortmund aber weiterhin mit dem auf den F 21 folgenden F 321 ihr Ziel.

Im von Maurice Mertens verfassten Buch „Trans-Europ-Express“ (das 1987 beim Alba-Verlag in einer von Berndt von Mitzlaff bearbeiteten deutschen Ausgabe erschien) sind die Zugbildung und das Umstellen der Wagen in Duisburg aufgezeigt. Daraus geht hervor, dass die für die Schweiz bestimmten Wagen überwiegend aus Dortmund kamen. Zudem ist darauf hingewiesen, dass der „Stammzug“ Rheingold von 1965 bis 1973 genaugenommen nur aus einem einzigen zwischen Amsterdam und Genf durchlaufenden Wagen bestand. Diese Feststellung mag verblüffen, doch in der Tat setzte sich der Rheingold südlich von Duisburg ansonsten aus drei Wagen Dortmund–Genf sowie Wagen aus Amsterdam, Hoek van Holland und Dortmund zusammen, die in Basel auf Züge nach Chur und Mailand übergingen.

Die komplizierte Materie lässt sich ohne wenigstens beispielhaft dargestellte Wagenreihungen kaum verstehen. Deshalb sei hier in Anlehnung an das Buch von Mertens die Zugbildung



Eine Kof III setzt außerplanmäßig einen Aussichtswagen um (Februar 1965).

der südwärts fahrenden TEE 10 Rheingold und TEE 22 Rheinpfail vom Sommer 1965 veranschaulicht.

TEE 10 Utrecht–Duisburg

Zuglok ab Arnheim: V 200

Av 5	Hoek van Holland–München
WR	Hoek van Holland–München
Av 7	Hoek van Holland–Mailand
Av 8	Amsterdam–Chur
Ap 17	Amsterdam–Genf
Av 18	Amsterdam–München

TEE 22 Dortmund–Duisburg

Zuglok E 10¹²

Av 6	Dortmund–Mailand
AD 7	Dortmund–München
Av 8	Dortmund–München
Ap 9	Dortmund–München
Av 10	Dortmund–München
Ap 11	Dortmund–München
AD 14	Dortmund–Genf
WR	Dortmund–Genf
Ap 15	Dortmund–Genf

Av steht für Abteilwagen, Ap für Großraumwagen, AD für Aussichtswagen und WR für Speisewagen.

IN KÜRZESTER ZEIT NEU FORMIERT

Der TEE 22 aus Dortmund traf um 9.55 Uhr in Duisburg ein, TEE 10 aus den Niederlanden eine Minute später auf dem Parallelgleis. Mittels vier gleichzeitig an Zugspitze und -schluss durchgeführter Rangiermanöver wurden beide Züge neu zusammengestellt und setzten nach 13 Minuten (TEE 10 um 10.09 Uhr) bzw. 20 Minuten (TEE 22 um 10.15 Uhr) die Reise fort.

Im Einzelnen liefen die Rangierbewegungen folgendermaßen ab: Die mit dem TEE 10 eingetroffene Diesellokomotive der Baurei-



Aus Dortmund kommend trifft die E 10 1269 mit dem F 22 in Duisburg ein (Winter 1964/65).

he V 200 zog samt Kurswagen und Speisewagen Hoek van Holland–München ins südliche Gleisvorfeld vor. Desgleichen rückte die E 10¹² des TEE 22 mit dem Kurswagen Dortmund–Mailand vor. Sodann drückte die V 200 die zwei Wagen aus Hoek van Holland zurück, setzte sie an den Rheinpfail an (also den Speisewagen an den Rheinpfail-Aussichtswagen) und verließ danach das Bahnsteiggleis. Die E 10¹² vom Rheinpfail kam mit dem Mailänder Kurswagen zurück und setzte samt diesem an die am Bahnsteig verbliebenen Wagen Niederlande–Schweiz/Italien des Rheingold an. In der Zwischenzeit zogen Rangierloks den in die Schweiz weiterfahrenden hinteren Zugteil vom Rheinpfail sowie den hinten laufenden Kurswagen Amsterdam–München vom Rheingold ab und stellten diese Wagen jeweils vom einen auf den anderen Zug um. Nach Beendigung der Rangiermanöver fuhr die aus Dortmund gekommene E 10¹² mit dem Rheingold nach Basel ab, während eine in Duisburg bereitgestellte E 10¹² mit einem zusätzlichen Wagen an den Rheinpfail nach München heranrollte, um diesen bis Frankfurt (Main) zu bringen.

Ab Duisburg ergab sich somit folgende Zugbildung:

TEE 10 Duisburg–Basel

Zuglok E 10¹² (vom TEE 22)

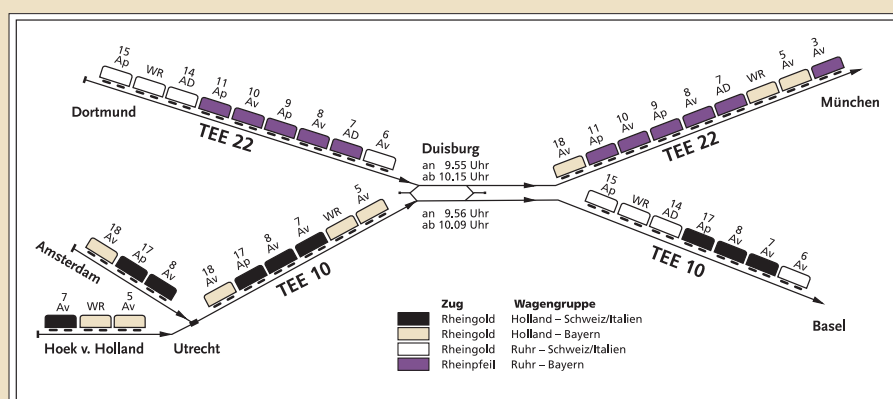
- Av 6 Dortmund–Mailand
- Av 7 Hoek van Holland–Mailand
- Av 8 Amsterdam–Chur
- Ap 17 Amsterdam–Genf
- AD 14 Dortmund–Genf
- WR Dortmund–Genf
- Ap 15 Dortmund–Genf

TEE 22 Duisburg–München

Zuglok E 10¹²

(in Frankfurt und Nürnberg jeweils Lok- und Richtungswechsel)

- Av 3 Duisburg–München
- Av 5 Hoek van Holland–München
- WR Hoek van Holland–München
- AD 7 Dortmund–München
- Av 8 Dortmund–München
- Ap 9 Dortmund–München
- Av 10 Dortmund–München
- Ap 11 Dortmund–München
- Av 18 Amsterdam–München



Sommerfahrplan 1965:

Die Zugbildungen von TEE 10 und TEE 22 vor bzw. nach den Rangiermanövern in Duisburg Hbf.



Mit einem Wagen fährt die E 10 1266 an die am Bahnsteig stehende Rheinpfail-Garnitur heran.



Die aus Arnheim gekommene V 200 rangiert einen Kurswagen.

Nordwärts waren die Aufenthalte in Duisburg aufgrund vereinfachter Rangierbewegungen noch kürzer: TEE 21 aus München ließ die für die Niederlande bestimmten Wagen stehen und setzte nach nur drei Minuten seine Fahrt nach Dortmund fort. Weitere drei Minuten später traf TEE 9 aus Genf ein, dessen vorderer Zugteil mit der Rheingold-Lok als F 321 nach Dortmund weiterrollte. Die neue Zuglok für den TEE 9 – bis Mai 1966 eine V 200 – stellte selbigem an der Spitze den Speisewagen und den Kurswagen München–Hoek van Holland bei, eine Rangierlok setzte den Kurswagen München–Amsterdam an den Schluss. Nach zwölfminütigem Aufenthalt verließ der Rheingold den Bahnhof Richtung Niederlande, in Utrecht mussten nur noch die Zugteile nach Hoek van Holland und Amsterdam getrennt werden.

Wie im dem TEE Rheingold gewidmeten Kapitel erläutert, erreichten auch die Dortmunder Wagen aus Italien und der Schweiz ab Sommerfahrplan 1970 ihr Ziel im fortan deutlich länger in Duisburg haltenden TEE 21. Die Rangierarbeiten für die südwärts fahrenden Züge (ab Winter 1971/72 Rheingold als TEE 7 und Rheinpfail als IC 107) gestalteten sich ungeachtet veränderter Wagenreihungen und größerer Zuglängen prinzipiell noch in der beschriebenen Form, bis der Kurswagenaustausch zum Sommerfahrplan 1973 entfiel.

Schon die Deutsche Bundesbahn war bestrebt, derart komplexe Rangiermanöver wegen des hohen Aufwands zu vermeiden. Heute muss man froh sein, wenn die Deutsche Bahn respektive „DB Mobility Logistics“ (!) das vergleichsweise simple Trennen und Vereinigen von ICE-Zugteilen einigermaßen zuverlässig hinkriegt. ■



Mit vier Wagen des F 22 rückt die E 10¹² vor (beim TEE 22 war es im Sommer 1965 nur noch ein Wagen).

Grafik: A. Benedella

Alle Fotos: P. Neuse

*TEE 22 „Rheinpfeil“
(Dortmund – München)
mit Kurswagen aus
Amsterdam und Hoek
van Holland um 1970
bei Heigenbrücken im
Spessart, Zuglok ist die
112 311.*

GEADELT ZUM TRANS-EUROP-EXPRESS

Die Bundesbahn bezeichnete den Rheingold als „Europas attraktivsten Zug“. Es war daher nur konsequent, dass er 1965 in den Rang eines TEE erhoben wurde. Bis 1987 verband er Holland mit der Schweiz, es war der letzte TEE auf dem Schienennetz der DB.



Zu den Merkmalen des 1957 mit Dieseltriebwagen eingeführten TEE-Verkehrs zählten zielreine Zugläufe. Die seit 1964 in der Relation Paris–Brüssel–Amsterdam durchweg lokbespannten TEE-Züge wichen von diesem Grundsatz nicht ab. Auch die zum Fahrplanwechsel am 30. Mai 1965 vereinbarte Hochstufung der Züge *Blauer Enzian* München–Hamburg und *Mistral* Paris–Nizza zur Gattung TEE bedeutete keine Abkehr davon, in ihrer Eigenschaft als Inlands-TEE stellten diese freilich ein Novum dar.

Der *Rheingold* erlangte den Rang eines Trans-Europ-Express, obwohl er entgegen dem Prinzip Kurswagen führte. Andererseits wäre es widersinnig gewesen, ausgerechnet „Westeuropas attraktivsten Zug“ – wie ihn die DB stolz nannte – nicht der hochwertigsten Gattung zuzuordnen. International war er ja schon, obendrein sollte sein Stamm lauf mit der Aufwertung zum TEE bis Genf verlängert werden, von Amsterdam aus gerechnet laut DB-Kursbuch auf eine Distanz von 1052 km. (Maurice Mertens hat in seinem Buch „Trans-Europ-Express“ die Entfernungen Amsterdam–Genf mit 1038 km und Hoek van Holland–Genf mit 1078,6 km angegeben.) Dass auch der vom Stammlauf her innerdeutsche *Rheinpfail* die TEE-Weihen erhalten sollte, ergab sich aufgrund seiner Verknüpfung mit dem *Rheingold* quasi von selbst.

ROT-BEIGE STATT BLAU-BEIGE

Beide Züge verkehrten ab 30. Mai 1965 unter dem internationalen Qualitätssymbol. Die Fahrzeuge wurden erst 1966/67 entsprechend umlackiert, wobei man das bisherige Kobaltblau durch Purpurrot (RAL 3004) ersetzte und den beige Farbton beibehielt. Der Schriftzug RHEINGOLD an den drei Aussichtswagen des Lieferjahres 1962 blieb erhalten, die Aufschrift DEUTSCHE BUNDESBahn an den beiden nachgelieferten Exemplaren dagegen nicht. Die Speisewagen bekamen statt der DSG-Buchstaben und -Embleme den „DB-Keks“; mindestens ein Wagen (88-80 004) wurde jedoch analog zu den neueren WR4üm-64 (ab 1966: WRümh¹³²) mit TRANS EUROP EXPRESS beschriftet.

In der Übergangszeit setzten sich die Garnituren oft bunt gemischt aus blau-beigen und rot-beigen *Rheingold*-Wagen sowie blauen A4üm-Verstärkungswagen zusammen, auch führten sie fallweise statt des „Buckel“-Speisewagens einen roten WR4üm-64 oder für 160 km/h ertüchtigten WR4ü-39 mit. Zudem sprangen für die angestammten E 10¹² der Bw Heidelberg („*Rheingold*-Loks“) und Nürnberg („*Rheinpfail*-Loks“) gelegentlich blaue E 10 ein.

Neu gelieferte TEE-Wagen der modifizierten *Rheingold*-Bauart und die 1968 beschafften, mit den bisherigen E 10¹² beim Bw Frankfurt (Main) 1 zusammengefassten 112er ermöglichten dann ein in aller Regel einheitliches Erscheinungsbild. Mit den TEE-Farben kontrastierten weiterhin die in den Niederlanden und der Schweiz eingesetzten Lokomotiven. Die NS verwendeten abwechselnd Maschinen der Reihen 1100 (Bo'Bo') sowie 1200 und 1300 (Co'Co'). Die SBB versahen ihre vor den *Rheingold* gespannten Re 4/4 I immerhin mit einem TEE-Aufsteckschild. Erst 1972 erhielten die Re 4/4 I 10046 und 10050 für den *Rheingold* eine TEE-Lackierung (ferner die Re 4/4 I 10033 und 10034 für den TEE *Bavaria*, außerdem fabrikneu 1969 und 1972 insgesamt neun für andere TEE-Züge bestimmte Re 4/4 II).

RANG 1 MIT TEMPO 105 IM SCHNITT

Im Abschnitt Duisburg–Arnheim waren bis zur Umstellung auf Elektrotraktion am 22. Mai 1966 Hammer V 200 für die Beförderung des *Rheingold* zuständig. Danach erfolgte der Lokwechsel DB/NS in Emmerich. Für die Bundesbahn-Statistik der schnellsten Züge war auch schon, als der *Rheingold* noch nicht in Emmerich hielt, die mittlere Reisegeschwindigkeit im Abschnitt Basel Badischer Bahnhof–Emmerich maßgeblich. Für die 644 km lange Distanz benötigte der nordwärts fahrende TEE 9 im Sommer 1965 bei neun Zwischenhalten 6 Stunden 8 Minuten, entsprechend einem durchschnittlichen Reisetempo von 105,0 km/h, damit belegte er den ersten Platz. Im Sommer 1966 brauchte der nun auch nördlich von Duisburg mit El-loks bespannte TEE 9 grade mal 1 Minute weniger, mit einer Reisegeschwindigkeit

keit von 105,3 km/h kam er hinter dem TEE 56 *Blauer Enzian* (Hamburg–München im Schnitt 106,0 km/h) auf Rang zwei.

Die Elektrotraktion bis Emmerich brachte kaum einen Zeitgewinn, weil die Neuzusammenstellung des Zuges in Duisburg dort immer noch einen Lokwechsel erforderte. Nordwärts lief die mit dem TEE 9 *Rheingold* aus Basel angekommene E 10¹² mit dessen vorderem Zugteil als F 321 nach Dortmund weiter. F 321 folgte unmittelbar auf den TEE 21 *Rheinpfel*, dessen E 10¹² nach Abhängen der auf den *Rheingold* übergehenden Wagengruppe bis Dortmund am Zug blieb. Allerdings musste auf dem 775 km langen Laufweg München–Dortmund jeweils in Nürnberg und Frankfurt Kopf gemacht, ergo die Lok gewechselt werden. So erzielte der TEE 21 im Sommer 1965 eine Reisegeschwindigkeit von 95,5 km/h, was nur für Rang 14 der Statistik reichte. Den Weg zwischen München und Würzburg via Nürnberg statt direkt über Ansbach nahm der *Rheinpfel* bereits seit 1962. Übrigens wurde er 1967 und 1968 im Abschnitt München–Nürnberg nord- wie südwärts zeitweilig von Vorserien-E 03 befördert.

VIER WAGENGRUPPEN

Vereinfacht ausgedrückt, setzten sich TEE 10/9 und TEE 22/21 aus folgenden vier Wagengruppen zusammen (näher mit der Zugbildung befasst sich der vorangegangene Beitrag):

Rheingold Holland–Schweiz

Wagen zwischen Amsterdam/Hoek van Holland und Basel, Genf, Chur sowie Mailand

Rheingold/Rheinpfel Holland–Bayern

Wagen zwischen Amsterdam/Hoek van Holland und München

Rheinpfel/Rheingold Ruhr–Schweiz

Wagen zwischen Dortmund und Basel, Genf sowie Mailand (ab 26.9.1965 auch Chur)

Rheinpfel Ruhr–Bayern

Wagen zwischen Dortmund und München

Zwischen Basel und Chur sowie Mailand liefen die Wagen in gewöhnlichen Schnellzügen, erst ab Sommer 1969 wurde die Mailänder Gruppe südlich von Basel im TEE *Roland* mitgeführt.

Zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1970 entfiel der in Duisburg die Kurswagen aus Mailand, Genf und Chur übernehmende F-Zug (zuletzt F 221) nach Dortmund, sämtliche Dortmunder Wagen erreichten ihr Ziel nun im TEE 21. Entgegen weit verbreiteter Darstellung hatte der Wegfall des Nachläufers zum TEE 21 nichts mit einer Fahrzeitverkürzung des nordwärts fahrenden TEE 9 *Rheingold* zu tun, der brauchte nämlich 1970 von Genf bis Duisburg mit 8 Stunden 38 Minuten genauso lang wie 1969. Vielmehr wurde die Aufenthaltszeit des TEE 21 in Duisburg so verlängert, dass er die Wagen aus Italien und der Schweiz mitnehmen konnte.

Die Reisezeit des TEE 9 auf dem Gesamtlaufweg Genf–Amsterdam betrug 1970 mit 11 Stunden 8 Minuten nur 15 Minuten weniger als 1966. Nennenswert ist noch die zum Sommerfahrplan 1971 eingetretene Verkürzung auf 10 Stunden 51 Minuten. Den deutschen Streckenabschnitt Basel Badischer Bahnhof–Emmerich legte der TEE 9 im Sommer 1971 in 5 Stunden 48 Minuten zurück, entsprechend einer Reisegeschwindigkeit von 111 km/h (somit Rang 10 in der Liste der schnellsten DB-Züge). Das waren gut 3 Stunden weniger als 1928. Nebenbei bemerkt: Angeblich exakte Reisezeitvergleiche, wonach TEE 9 beispielsweise 1970 in der Relation Basel–Amsterdam 4 Stunden 35 Minuten schneller war als 1928, halten einer Überprüfung nicht stand.

ZUGBILDUNG 1973 VEREINFACHT

Zurück zur Verknüpfung zwischen *Rheingold* und *Rheinpfel*: Bei dieser blieb es auch, als Letzterer am 26. September 1971 in einen Intercity umgewandelt und bis Hannover verlängert wurde (nordwärts IC 106, südwärts IC 107). Vom selben Tag an galt für den TEE *Rheingold* nordwärts die Nummer 6, südwärts die Nummer 7. Zum Fahrplanwechsel am 3. Juni 1973 gab man die Kurswagen in den Relationen Amsterdam/Hoek van Holland–München, Dortmund–Chur und Hannover–Genf auf, womit die komplizierten Rangiermanöver in Duisburg entfielen. Trotzdem blieben die Züge *Rheingold* und *Rheinpfel* durch den Kurswagen Han-



Foto: W. Studer





Ganz links: Baumblüte bei Liestal (südlich von Basel): Die Wagen präsentieren sich inzwischen in den TEE-Farben (um 1970).

Auch im TEE-Look trugen die drei Aussichtswagen des Lieferjahres 1962 den Schriftzug RHEINGOLD (Oberwesel, um 1970).



Abb.: Sig. Ernst

Zug-Begleiter aus dem Jahr 1972.

TEE 9 „Rheingold“ aus Genf wird bis Basel von einer Re 4/4 I der SBB geführt (bei Langenthal, Juli 1966).



Foto: SBB Historic



Foto: E. Pempelforth

Mit dem aus acht Wagen gebildeten TEE 14 „Rheingold“ nach Amsterdam rollt die 103 127 am 8. März 1987 bei Bacharach durchs mittlere Rheintal.



Foto: DB/Sig. Ritz

Im Clubwagen, ausgestattet mit Theke, kleiner Küche und Kiosk, wurde häufig ein Unterhaltungsprogramm angeboten.



Foto: D. Kempf

Im Clubwagen, ausgestattet mit Theke, kleiner Küche und Kiosk, wurde häufig ein Unterhaltungsprogramm angeboten.

Speziell für den Rheingold-Flügelzug nach München wurden drei Großraumwagen in Clubwagen umgebaut (Mai 1988).

nover–Mailand sowie zeitweilig einen Reisebüro-Kurswagen Hannover–Chiasso noch bis zum 26. Mai 1979 miteinander verquickt. Der *Rheingold* erhielt neben dem nur aus einem Wagen gebildeten „Zugstamm“ Amsterdam–Genf ab 3. Juni 1973 erstmals auch eine Wagengruppe zwischen Hoek van Holland und Genf inklusive des zuvor zwischen Hannover und Genf verkehrenden Aussichtswagens.

Beispielhaft hier die vom Sommer 1973 an geltende Wagenreihung des TEE 7 ab Utrecht Richtung Süden:

- 1 Avüm Amsterdam–Chur
- 1 Avüm Amsterdam–Genf
- 1 Apüm Hoek van Holland–Genf
- 1 WRüm Hoek van Holland–Genf
- 1 ADüm Hoek van Holland–Genf
- 1 Apüm Hoek van Holland–Mailand

Die Wagengruppe von/nach Hoek van Holland war samt „Dome Car“ (ADüm) in einen viertägigen Umlauf mit dem TEE *Erasmus* Den Haag–München eingebunden. In Emmerich wurde der *Rheingold* um vorne beigestellte Regal- und Bedarfswagen nach Basel und Chur verstärkt. In Duisburg gesellte sich am Zugschluss der Kurswagen Hannover–Mailand hinzu.

Inzwischen hatten im gesamten DB-Bereich Elloks der Baureihe 103.1 den Zug übernommen, zunehmend waren neuere TEE-Wagentypen (meist solche mit Steildach statt Runddach) eingereiht. Am 30. Mai 1976 endete der Einsatz der Aussichtswagen, sie wurden noch im gleichen Jahr an das Reiseunternehmen Apfelfeil verkauft. Statt der „Dome Cars“ führte der *Rheingold* nun kombinierte Sitz-/Speise-/Bar-

wagen ARDmh¹⁰⁵ mit. Die „Buckel“-Speisewagen wurden schon im Sommer 1972 durch 27,5 m lange Fahrzeuge (WRümh¹³² oder WRümz¹³⁵, später sogar vereinzelt Quick-Pick-Speisewagen) ersetzt. Von München-Pasing nach Köln Bbf umbeheimatet, kamen sie planmäßig in anderen Zügen (z.B. TEE *Saphir* und IC *Porta Westfalica*) zum Einsatz, nur sporadisch auch noch im *Rheingold*. 1977 schieden sie aus dem Regeldienst aus.

Der Sommerfahrplan 1979 brachte für den traditionellen Rheingold-Lauf Hoek van Holland–Schweiz das Ende. Ab 27. Mai verkehrte TEE 7/6 nur noch zwischen Amsterdam und Genf mit Kurswagen nach Mailand und Chur. Zugleich verlegten die SBB die Abfahrtszeit des TEE 6 in Genf etwas vor, damit dieser während der schon seit 1977 in den Beneluxstaaten eingeführten Som-

103 105 erklimmt mit
TEE 17 nach München die
Geislinger Steige
(21. März 1987).

merzeit nicht erst um 23.12 Uhr, sondern – bei leichter Verkürzung der Fahrzeit auf 10 Stunden 39 Stunden – schon um 22.56 Uhr in Amsterdam eintreffen konnte.

Beträchtlich wirkte sich auf den *Rheingold* die 1980 auch in Deutschland eingeführte Sommerzeit aus, der sich die Schweiz erst ein Jahr später anschloss. Wegen der im Sommer 1980 bei den SBB entstandenen Fahrplankonflikte wurde der Zuglauf südlich von Bern gestrichen. Vom 28. September 1980 an wieder auf Amsterdam–Genf ausgeweitet, beschränkte er sich jedoch ab 23. Mai 1982 auf die Relation Amsterdam–Basel SBB. Die Kurswagenziele hießen jetzt Brig und Chiasso, Mailand wurde nicht mehr erreicht. In der Wintersaison von Ende Oktober 1982 bis Ende April 1983 gab es statt des Kurswagens Amsterdam–Chiasso einen Amsterdam–Chur.

„FLAGGSCHIFF“ FÜR TOURISTEN

Nur zwei TEE-Paare auf deutschen Strecken überlebten den Fahrplanwechsel zum 29. Mai 1983: der aus FS-Wagen gebildete *Mediolanum* und eben der *Rheingold*. Den letzten von ihr gestellten Trans-Europ-Express bezeichnete die DB jetzt als ihr „Flaggschiff“, vor allem aber sah sie in ihm eine Touristenattraktion. Als TEE 17/16 ließ sie auch den „Münchner Flügel“ wieder aufleben, Romantik statt Tempo hieß die Devise. Auserkoren wurde die Route von Mannheim durch das Neckartal nach Stuttgart, von dort die Strecke über Aalen und Donauwörth. Zwischenstopps gab es auch in Heidelberg, Eberbach, Heilbronn, Schwäbisch Gmünd und Nördlingen. Flotter voran ging es auf dem Abschnitt Donauwörth–München, der Halt in Augsburg war schon immer TEE-würdig.

Der Flügelzug führte regulär je einen Großraum-, Abteil- und Clubwagen. Statt vollwertigem Restaurant-Service bot Letzterer immerhin Originelles: Es gab Bier vom Fass, eine ca. sechs Meter



Foto: Th. Wunschel

Im Sommerfahrplan 1983 bespannten Lokomotiven der Baureihe 111 den TEE 16 im Abschnitt München–Stuttgart, hier aufgenommen in Harburg (Schwaben).



lange Theke und einen Kiosk, für Amusement sorgten des Öfteren eigens engagierte Folkloregruppen. Im Sommer 1986 lud eine Whirlpool-Wanne sogar zum Bade, selbstverständlich neben einer (Kunst-?)Palme! So feucht ging's zwar nur wenige Tage zu, aber der Gag veranschaulicht, wie sich der einst noble Luxuszug nun fast zum „Disney-Express“ gewandelt hatte.

Insgesamt drei solche famosen Clubwagen WGmh⁸⁰⁴ waren aus Großraumwagen umgebaut worden, äußerlich gekennzeichnet mit der Aufschrift „Rheingold-Club“. Zu deren Einrichtung gehörten auch eine kleine Küche und im Großraum 15 ganz passable Tische mit 34 Drehsesseln.

Drei richtige Speisewagen WRmh¹³² standen weiterhin für die Relation Am-

sterdam–Basel zur Verfügung. Deren Interieur wurde ebenso aufgefrischt wie das von 15 Abteilwagen Avmz^{111.1} und von sechs Großraumwagen Apmz¹²². Damit gab es wieder einen speziellen *Rheingold*-Wagenpark, der einschließlich der Clubwagen nun 27 Fahrzeuge der Lieferjahre 1966 bis 1976 umfasste. Alle erhielten zwischen dem vertrauten Rot und Beige einen orangefarbenen Kennstreifen.

Auf seiner Stammroute führte der *Rheingold* im Sommerfahrplan 1983 zwischen Emmerich und Mannheim planmäßig neun Wagen. Sie waren beim südwärts fahrenden TEE 7 in der Regel wie folgt gereiht:

1 Apmz Emmerich–Basel SBB
1 Avmz Amsterdam–Brig
1 Avmz Amsterdam–Chiasso

1 WRmh Amsterdam–Basel SBB
1 Avmz Amsterdam–Basel SBB
1 Avmz Amsterdam–Basel SBB
1 Apmz Amsterdam–München (TEE 17)
1 WGmh Emmerich–München (TEE 17)
1 Avmz Emmerich–München (TEE 17)

Beim nordwärts fahrenden TEE 6 war die Reihung symmetrisch, die Wagen des Flügelzugs TEE 16 aus München wurden ihm in Mannheim also an der Spitze beigestellt, was einen längeren Rangieraufenthalt erforderte, da die Zuglokomotive aus Basel erst absetzen musste. Im Winterfahrplan 1983/84 und 1984/85 verkehrten TEE 17/16 nicht, der Clubwagen lief im Stammzug zwischen Emmerich und Basel mit. Statt des Kurswagens der Relation Amsterdam–Chiasso führten TEE 7/6 von



Foto: A. Ritz

110 278 mit TEE 16 im Neckartal bei Neckargemünd (29. Juli 1984).



Foto: G. Wilhelm

Flügelzug Salzburg–Mainz mit Baureihe 112, aufgenommen südlich von Traunstein (30. Juni 1985).



Foto: A. Ritz

Anfang November bis Ende April wie gehabt einen Kurswagen der Relation Amsterdam–Chur.

FLÜGEL IM SOMMER BIS SALZBURG

Der kommerzielle Misserfolg veranlasste die DB, den sommerlichen Flügelzug über Heilbronn und Aalen bald wieder aufzugeben. Nun versuchte sie ihr Glück mit einer neuen Variante und richtete ab 2. Juni 1985 den ganzjährig verkehrenden TEE 17/16 Mainz–Heidelberg–Stuttgart–München mit sommerlicher Verlängerung bis Salzburg ein. Er befuhr zwischen Heidelberg und Augsburg die direktere Strecke über Bruchsal und Ulm.

Während der Stammzug eine 103-Leistung blieb, wechselte die Bepannung des Flügelzugs mehrfach. Im Sommer 1983 kamen zwischen Mannheim und Stuttgart 110er, zwischen Stuttgart und München 111er zum Einsatz. Im Sommer 1984 beförderten 112er, zum Teil ehemalige E 10¹² der „Rheingold-Bauart“, den Zug auf der Route Mannheim–München. Im Laufe des Sommers 1985 ging die Traktion zwischen Mainz und München auf die Baureihe 103.1 über. Auf dem saisonal bis Salzburg verlängerten Laufweg wurden im Sommer 1985 und 1986 zwischen München und der Mozartstadt 112er eingesetzt.

Das Stammzugpaar Amsterdam–Basel SBB lief in den letzten beiden Fahrplanjahren seines Bestehens (ab 1. Juni 1986

als TEE 15/14) ohne die Kurswagen bis/ab Brig und Chiasso. Nur in der jeweils von kurz vor Weihnachten bis Ostern reichenden Wintersportsaison 1985/86 und 1986/87 gab es erneut durchgehende Wagen zwischen Amsterdam und Chur.

Bis 30. Mai 1987 durcheilte der *Rheingold* noch Tag für Tag die weiten Ebenen des Niederrheins, schlängelte sich durchs Gleisgewirr des Ruhrgebiets, passierte den Kölner Dom, malerische Burgen, Schlösser und Weinstädtchen, den Loreleyfelsen und die Burgunderstadt Worms, raste durch die Tiefebene zwischen Schwarzwald und Vogesen. Dann war dieses markante Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte beendet. ■



Der Kinofilm „Rheingold“ (Regie: Niklaus Schilling) spielt im gleichnamigen TEE und wurde 1977 fast ausschließlich in diesem Zug gedreht.

LIEBE NACH FAHRPLAN



Die verheiratete Elisabeth Drossbach (Elke Haltaufderheide) hat ein Verhältnis mit dem Minibar-Kellner Wolfgang Friedrichs (Rüdiger Kirschstein).



Elke Haltaufderheide ist Hauptdarstellerin und Produzentin des Kinostreifens.



In Bonn steigt überraschend der Ehemann Karl-Heinz Drossbach (Günther Malzacher) in den Zug ein, ertappt seine Gemahlin in flagranti und sticht – rasend vor Eifersucht – mit einem Brieföffner auf seine Frau ein.



Schier unzählige Filme spielen im fahrenden Zug. Besonders oft lieferte scheinbar der Orient-Express die Kulisse für auf Zelluloid gebannte Kriminal- und Spionagegeschichten, man denke nur an die diversen Streifen nach Romanvorlagen von Agatha Christie und Graham Greene. Scheinbar deshalb, weil keiner dieser Filme authentisch im fahrenden Zug gedreht wurde, bestenfalls in einem extra bestellten.

Der Rheingold hingegen schaffte es 1978 ohne alle Tricks ins Kino, als planmäßiger Trans-Europ-Express zwischen Hoek van Holland und Basel. Der in Basel geborene Regisseur Niklaus Schilling hatte es sich in den Kopf gesetzt, für ein im Rheingold spielendes Drama keine künstliche Staffage zu nutzen. Vielmehr sollten die echten Burgen und Weinberge die Kulisse bilden, Ort der Handlung tatsächlich vor allem das Abteil eines Wagens im TEE 7 sein. Konsequenterweise schrieb Schilling das Drehbuch, während er im Rheingold reiste und dabei minutiös das vom Fahrplan diktierte Timing für sein Vorhaben festlegte. Auf diversen Fahrten in der Zeit vom 14. August bis zum 12. September 1975 legte er über 12 000 Kilometer zurück.

Der Zug mit dem mystisch beladenen Namen inspirierte Schilling dazu, zwei Urthemen des Kinos zusammenzubringen: Liebe und Bewegung. Ein langer Kameraschwenk über den im Morgennebel liegenden Hafen von Hoek van Holland leitet seinen 1977 gedrehten Film ein. Es folgen Szenen von der Abfahrt mit der NS-Lokomotive 1107 und der Ankunft in Emmerich mit der NS-Lok 1125. In den anschließenden Fahrt-aufnahmen, teils aus der Führerstandsperspektive, kommen mindestens fünf 103er der DB vor: 103 126, 151, 137, 123 und 132.

Der melodramatische Teil des Films beginnt, als Elisabeth Drossbach (Elke Haltaufderheide) in Düsseldorf zusteigt. Wie so oft trifft sich die mittlerweile mit einem UNO-Diplomaten verheiratete Frau im Zug mit ihrem Jugendfreund und Geliebten, dem Minibar-Kellner Wolfgang Friedrichs (Rüdiger Kirschstein). Diesmal will sie ihm allerdings sagen, dass sie ihn wegen der Versetzung ihres Mannes nach New York zum letzten Mal sieht. Sie schafft es nicht wirklich, Wolfgang das klar zu machen, und schläft wieder mit ihm. Doch das Paar wird vom überraschend in Bonn zugestiegenen Karl-Heinz Drossbach (Günther

Malzacher) in flagranti ertappt. Elisabeth sucht die Aussprache mit ihrem Mann, überreicht ihm ein Geschenk ihrer Mutter – einen Brieföffner. Rasend vor Eifersucht sticht Drossbach damit plötzlich auf seine Frau ein. In Koblenz verlässt er fluchtartig den Zug, versucht jedoch reumütig, mit einem Taxi den Rheingold einzuholen. Im weiteren Verlauf zeigt der Film die Verfolgungsjagd und das langsame Sterben der innerlich verblutenden Elisabeth Drossbach. In Freiburg erreicht ihr Mann wieder den Zug, wird aber von seiner Frau nicht mehr erkannt, die ihrem Tod entgegenfährt. Sie stirbt, als der Rheingold in Basel den Rhein überquert.

BUNDESFILMPREISE IN GOLD UND SILBER

Die Haupthandlung des Films fand im zwischen Emmerich und Basel dem TEE 7 angehängten Abteilwagen Avmz¹¹¹¹ 61 80 19-70 209-0 statt, der vom AW München-Neuaubing im Juli 1977 speziell für die Dreharbeiten ausgerüstet worden war. Rund fünf Wochen dauerte es, bis das von

Regisseur Niklaus Schilling führte mitunter auch von der Gepäckablage aus Regie.



Alle Fotos: VISUAL Film

Obwohl für die Dreharbeiten ein besonders ausgerüsteter Abteilwagen zur Verfügung stand, stellten die Innendreh für alle Beteiligten eine große Herausforderung dar.



In Koblenz steigt der Ehemann fluchtartig aus, versucht aber reumütig den Zug mit einem Taxi einzuholen (hier im Mittelrheintal).

Erst in Freiburg erreicht der Ehemann, aufgehalten auch durch geschlossene Schranken an Bahnübergängen, wieder den Zug.



Fünf Wochen drehte das Filmteam 1977 im „Rheingold“ zwischen Emmerich und Basel (ganz rechts hinter Regisseur Niklaus Schilling der Kameramann Ernst Wild).

Regisseur Niklaus Schilling geleitete Team alle Innendreh „im Kasten“ hatte.

1978 wurde der von Elke Haltaufderheide VISUAL Film produzierte Streifen in den Wettbewerb der Berlinale eingeladen. Er ging zwar bei der Preisvergabe leer aus, sorgte allerdings für großes Aufsehen, für so manchen war er ein Skandal. Noch im gleichen Jahr erhielt er den Bundesfilmpreis in Silber, der Kameramann Ernst Wild wurde mit dem Bundesfilmpreis in Gold ausgezeichnet. Im Ausland feierte der Film große Erfolge, nicht zuletzt in Asien, insbesondere in Japan. Sieben Jahre nach seiner Kinopremiere wurde er erstmals im deutschen Fernsehen ausgestrahlt – und erwies sich als Quotenrenner. Heute gilt er als Kultfilm.

Weitere Informationen, darunter eine Dokumentation der Dreharbeiten, sind dem „Rheingold-Special“ auf der Internetseite der VISUAL Filmproduktion zu entnehmen. Im auf der Eingangsseite www.visualfilm.de anzuklickenden Netshop kann der Film auf DVD bestellt werden. Die Fotos für diesen Beitrag wurden freundlicherweise von der VISUAL Filmproduktion Elke Haltaufderheide zur Verfügung gestellt. ■



Anfang 1969 führte die DB noch zwölf der 20 von ihr übernommenen Wagen des Vorkriegs-*Rheingold* im Bestand. Sieben aus ehemaligen Salonwagen umgebaute Fahrzeuge – sechs Speise- und ein Sitzwagen – waren seit 1966 ausgemustert worden. Nur der im August 1968 ausgeschiedene Gepäckwagen mit der im zwölfstelligen UIC-Bezeichnungssystem enthaltenen Wagennummer 92-43 310 (vormals 105 001 bzw. ursprünglich 90 201) hatte durch den Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde (VBV) vorerst „einen Retter“ gefunden.

Naheliegenderweise lag es besonders dem Freundeskreis Eisenbahn Köln (FEK) am Herzen, mehrere Wagen des einst in der Domstadt beheimateten Luxuszuges vor der Verschrottung zu bewahren. So entschloss sich der FEK im Jahr 1969, im Einvernehmen mit der DB zunächst die noch in Bundesbahn-

diensten stehenden 1.-Klasse-Wagen 18-43 060 und 18-43 061 äußerlich in den Ursprungszustand zurückzusetzen. Dabei erhielten sie ihren originär violett-cremefarbenen Anstrich mit goldenen Zierstreifen, den runden Firle-Reichsbahnadler, die frühere Beschriftung in erhabenen Lettern sowie die ab 1931 gültigen Wagennummern 10 708 und 10 712. Wie im Gastbeitrag von Friedhelm Ernst (Seite 82/83) geschildert, wurde mit diesen Fahrzeugen und vier weiteren ehemaligen *Rheingold*-Wagen ein am 7. und 8. März 1970 zwischen Köln und Herrenalb verkehrender, größtes Aufsehen erregender Sonderzug gebildet.

Nach dem Ankauf des Speisewagens 88-46 232 und des vorübergehend dem VBV gehörenden Gepäckwagens durch den FEK konnte ein Jahr später zusammen mit den beiden eben genannten DB-eigenen Wagen ein kompletter *Rheingold*-Sonderzug im Ursprungsfarbkleid präsentiert werden.

DER NACHWELT ERHALTEN

Foto: D. Kempf



Fünf ehemalige Rheingold-Salonwagen und der Gepäckwagen 90201 sind, gezogen von der 110 258, am 15. Juni 1985 unterwegs von Köln nach Nürnberg (im Maintal bei Gemünden).

Der Freundeskreis Eisenbahn Köln bewahrte zahlreiche Wagen des 28er-Rheingolds vor der Verschrottung. Neben den markanten „Dome Cars“ existieren vom DB-Rheingold der frühen sechziger Jahre weitere Originalfahrzeuge, die teils auch bei Sonderfahrten zum Einsatz kommen.

Er bestand aus:

- dem nach äußerlicher Restaurierung wieder mit seiner ursprünglichen Nummer 20508 bezeichneten Speisewagen, wobei es sich um den einzigen in Deutschland erhaltenen ehemaligen Salonwagen 1. Klasse handelte
- den entsprechend wieder von 10708 und 10712 auf ihre ursprünglichen Nummern umgezeichneten Sitzwagen 24508 und 24512
- und dem wie im Lieferjahr 1928 nun als 90201 bezeichneten Gepäckwagen.

Dieser Grundstock des historischen FEK-RHEINGOLD wurde in den folgenden Jahren ergänzt um:

- den 1973 gekauften, zuletzt im Autoreisezug *Christoforus-Express* eingesetzten 1.-Klasse-Abteilwagen 18-43040, äußerlich restauriert als 24506

- den 1978 erworbenen Gesellschaftswagen 89-43520, äußerlich restauriert als 24503
- den Ende 1980 gekauften Gesellschaftswagen 89-43522, bald auch im Inneren restauriert als 24517.

TEILS IN SCHWEIZER REGIE

Damit verfügte der FEK über zwei aus früheren SB4üK hervorgegangene Gesellschaftswagen mit kleiner Küche (bei der DB Gattung WGüke⁸²² und zuletzt nach Anbau von Gummiwülsten WGüke⁸²²). Auch der dritte derartige Wagen wurde Ende 1980 vom FEK erworben, jedoch sogleich an das schweizerische Reisebüro Intraflug AG Zürich weiterverkauft. Diese Transaktion beruhte auf der engen Zusammenarbeit zwischen dem FEK und



Der Pullmanwagen mit Pianobar 24 506 (links) und der Wagen 24 507 waren am 24. Oktober 2001 in den Nostalgie-Istanbul-Orient-Express eingereiht (bei Traunstein).

dem von Albert Glatt geleiteten Unternehmen. Als hochwertiges touristisches Angebot hatte Glatt bereits den *Nostalgie-Orient-Express* etabliert, dessen Pullman-Salon- und Grand-Luxe-Schlafwagen den Komfort der früheren Orient-Express-Züge deutlich übertrafen. Dem hohen Anspruch gemäß ließ Glatt nun den Gesellschaftswagen 89-43 521, ursprünglich SB4ük 24 507, mit einem Pullman-Ambiente ausstatten.

Im Februar 1981 gab der FEK den Wagen 24 506 an die Intraflug ab, in deren Regie er sich zum Pullmanwagen mit Pianobar wandelte und im ab 1983 so heißen *Nostalgie-Istanbul-Orient-Express* (NIOE) zum Einsatz kam. 1983 gingen auch die bisher meist vom FEK genutzten Sitzwagen 24 508 und 24 512 vom DB-Bestand ins Eigentum der Intraflug über, im Herbst 1983 wurde vom VBV der einstige SB4ük 24 515 übernommen. Dieser war bis 1973 als Speisewagen bei der DB eingesetzt, als solcher hatte er (von 88-46 239 umgezeichnet in 09-50 901) auch noch dem VBV gedient. Mitte der 1980er Jahre standen also fünf Wagen des Vorkriegs-*Rheingold* der Intraflug AG und vier dem FEK zur Verfügung. Alle waren als Privatfahrzeuge in den Park der DB eingestellt und für 140 km/h zugelassen. Zum Teil RIC-fähig, durften sie auf den meisten europäischen Staats- und Privatbahnen verkehren.

Der Ausstattungsstandard war und ist sehr unterschiedlich. Zum Beispiel behielten die Abteilwagen 24 508 und 24 512 weitgehend das Interieur aus dem Umbaujahr 1952. Hingegen gestalteten FEK-Mitglieder die als Speise- bzw. Gesellschaftswagen übernommenen Fahrzeuge 20 508 und 24 517 in den frühen 1980er Jahren mit Großraumsitzen aus TEE-Mittelwagen VM 11.5 wieder zu Speise- bzw. Salonwagen mit Pullman-Komfort um. Der Betreiber des *Venice-Simplon-Orient-Express* (VSOE) veranlasste den Umbau des FEK-Wagens 24 503: Für den Einsatz im VSOE bekam er ein Clubatmosphäre vermittelndes Interieur im Stil der Belle Époque.

Finanzielle Schwierigkeiten zwangen die Intraflug AG Ende 1992 dazu, den Wagenpark des *Nostalgie-Istanbul-Orient-Express* an das Reisebüro Mittelthurgau zu verkaufen. Die *Rheingold*-Wagen 24 506 und 24 507 liefen weiterhin im NIOE. Nach der Insolvenz des Reisebüros Mittelthurgau gelangten sie 2002 in Privateigentum, wurden der ebenfalls in der Schweiz ansässigen TransEurop Eisenbahn AG (TEAG) zugeordnet und 2004 generalrenoviert. Der Betrieb des NIOE musste im Jahr 2007 aufgrund eines Rechtsstreits mit der SNCF um den Markennamen *Orient-Express* eingestellt werden.

ZWEI WAGEN WIEDERENTDECKT

Die Wagen 24 506 und 24 507 sind im Fahrzeugpark der TEAG verblieben. Diese verfügt heute auch über die vorübergehend wieder dem FEK überlassenen Wagen 24 508 und 24 515 sowie den 24 513. Letzterer war lange Zeit als Gaststätte in Bonntannenbusch aufgestellt, später in Königswinter-Oberpleis. Im Frühjahr 2009 wurde er zur Grundrenovierung ins tschechische Bahnwerk České Velenice transportiert. Die einsatzfähigen Wagen 24 506 und 24 507 befinden sich derzeit beim FEK in Köln-Nippes, die Wagen 24 508 und 24 515 bei der BWR Waggon-reparatur GmbH in Rastatt (Stand Januar 2011).

Darüber hinaus gehören zum Fahrzeugpark der TEAG zwei weitere Wagen, die nach Angaben von Johannes Klings und Karin Fleischhacker (TEAG) erst vor wenigen Jahren entdeckt und als ehemalige *Rheingold*-Salonwagen erkannt wurden: einer 2005 auf einem Kasernengelände der US Air Force bei Wiesbaden (wo er als Offizierskasino gedient hatte), der andere 2006 auf einem Bahn-Schrottplatz in Tschechien. Beide sind mit dem Ziel einer Aufarbeitung ins Bahnwerk České Velenice gebracht worden. Beim „Wiesbadener“ könnte es sich um den jahrzehn-



Foto: A. Ritz



Foto: Th. Wunschel

Oben: Der Rheingold-Gepäckwagen 90 201 war im Juli 1988 bei einer Sonderfahrt ins Allgäu mit von der Partie.

Unten: Das Reisebüro Intraflug AG Zürich ließ zu Beginn der 1980er Jahre den von der DB zuletzt als Gesellschaftswagen genutzten ehemaligen SB4ük 24 507 mit einem Pullman-Ambiente ausstatten.



Foto: A. Glatt/Sig. Ernst



Foto: G. Wilhelm

telang als verschollen gegoltenen SB4ü-29 Nr. 24 514 handeln, beim „Tschechen“ um den SA4ük-28 Nr. 20 505. Alle ehemaligen *Rheingold*-Wagen der TEAG sind für eine im Aufbau befindliche Betriebsgesellschaft bestimmt, Näheres soll in Kürze der im Januar 2011 noch in Überarbeitung befindlichen Internet-Seite www.rheingold-express.de zu entnehmen sein.

Die Seite ist nicht mit der Website www.rheingold-zug.com des Kölner FEK zu verwechseln. Dieser verfügt als Eigentümer heute über die Wagen 20 508, 24 503, 24 512 und 24 517 sowie den zurzeit in Rastatt weilenden Packwagen 90 201. Zugeordnet sind sie der vereinseigenen RHEINGOLD-Zug Be-

triebsgesellschaft mbH Köln, einstellendes Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die Rhein-Sieg-Eisenbahn mit Sitz in Bonn. Voll betriebsfähig ist momentan nur der Wagen 20 508.

Ende der 1980er Jahre begann der FEK, sich auch um den Erhalt von Fahrzeugen des „modernen“ *Rheingold* zu kümmern. Zuerst kaufte er einen von 1976 bis 1979 im TEE *Rheingold* mitgeführten Barwagen der Bauart ARDmh¹⁰⁵. 1993 folgte der Erwerb des einzigen noch erhaltenen „Buckel“-Speisewagens WRmh¹³¹, geliefert 1963 mit der Nummer 11 105. Am 2. Juli

Bunter Mix: Rheingold-Aussichtswagen des Reisebüros Mittelthurgau, dahinter der „Buckel“-Speisewagen 11 105 und am Zugschluss ehemalige Rheingold-Salonwagen (Heidelberg, 2. Juli 1999).



Foto: F. Ernst

Rheingold-Aussichtswagen in Apfelfeile-Lackierung auf der Ausstellung „50 Jahre Rheingold“ im Jahre 1978 in Köln Bhf.



Foto: F. Ernst

Der „Buckel“-Speisewagen 80001 hatte 1981 einen ganz besonderen Auftritt in einem DB-Werbefilm: Der bekannte TV-Moderator Thomas Gottschalk stellte den jugendlichen Mitreisenden in diesem Wagen die Juniorangebote der Bundesbahn vor.



Foto: G. Wilhelm

Sonderzug mit Re 4/4 I Nr. 10 008 der Centralbahn Basel, einem ehemaligen Rheingold-Salomonwagen und fünf Wagen in kobaltblau-beiger Lackierung (bei Ladenburg, April 2009).

1980 in München ausgemustert, war dieser Wagen zum Eisenbahn-Kurier gelangt und als WGmh 51 80 09–80 102–9 vielfach eingesetzt. Beim FEK bildete er nun zusammen mit dem ehemaligen TEE-Barwagen den Grundstock für einen RHEINGOLD-Zug im Stil der 1960er Jahre.

Der Barwagen konnte freilich für einen solchen Zug nur eine Kompromisslösung sein, es fehlte der authentische Aussichtswagen. Selbstredend wussten die FEK-Mitglieder, dass alle fünf „Dome Cars“ nach einem fünfjährigen Zwischenspiel bei der IAO-Apfelfeile-Waggon-Betriebsgesellschaft seit 1981 dem Schweizer Reisebüro Mittelthurgau gehörten. Mit um etwa 20 cm verringerter Höhe der Glaskuppel konnten sie wesentlich freizügiger auch durch Alpentunnel fahren und auf Eisenbahnfahrten nach Skandinavien übersetzen. 1999 wechselten sie zur schwedischen Tågkompaniet (TKAB), die sie in Fernzügen zwischen Stockholm bzw. Luleå und Narvik verwendete.

Über die Rückkehr des von Dr. Günter Stier gekauften, ehemaligen AD4üm-62 Nr. 10 552 und dessen Aufarbeitung für die RHEINGOLD-Zug Betriebsgesellschaft berichtet Friedhelm Ernst (siehe rechte Seite). Seinem Beitrag ist auch zu entnehmen, dass mittlerweile fünf Wagen im kobaltblau-beigen Farbleid der F-Züge *Rheingold* und *Rheinpfeil* von 1962/63 einsatzbereit sind, davon neben dem „Dome Car“ bislang allerdings nur der ehemalige DB-Abteilwagen Av4üm-62 Nr. 10 406 wirklich authentisch.

Am 10. Juni 2005 trafen von Trelleborg kommend drei weitere Aussichtswagen in Rostock ein. Wohl erst nach Dr. Stier hatte auch Claus Rethorn, damals Leiter von DB Nostalgiereisen, mit der TKAB über den Erwerb von drei „Dome Cars“ verhandelt. Gekauft wurden sie letztlich von der Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH in Gerolstein, um sie in enger Kooperation mit DB Nostalgiereisen für Schienenkreuzfahrten der AKE Eisenbahntouristik einzusetzen – vor allem zusammen mit Wagen des DB Museums im Nostalgiezug „TEE Rheingold“.

Von den Aussichtswagen der Vulkan-Eifel-Bahn (VEB) wurde der ehemalige AD4üm 10 554 bis März 2007 bei der BWR Rastatt aufgearbeitet. Seitdem ist er für die AKE Eisenbahntouristik sowie DB Nostalgiereisen im Einsatz, seine derzeitige UIC-Nummer lautet vollständig 56 80 81-90 004-1. Obwohl es sich um einen der beiden für den *Rheinpfeil* gelieferten Wagen mit größeren Fensterscheiben in der Kuppel handelt, trägt er die Aufschrift RHEINGOLD. Den einstigen AD4üm 10 553 bietet die VEB zum Kauf an (Mindestgebot 150 000 Euro). Der ehemalige AD4üm 10 555 befindet sich am Standort Koblenz-Lützel des DB Museums. Der als AD4üm 10 551 gelieferte Wagen ist übrigens in Schweden verblieben.

Zum Fahrzeugpark des Nostalgiezugs „TEE Rheingold“ zählt noch der 1963 als Ap4üm 10 508 in Dienst gestellte Großraumwagen (später Apmz 18-94 008), ansonsten gehören – außer natürlich dem „Dome Car“ – keine speziell für den *Rheingold* oder *Rheinpfeil* beschafften Wagen dazu. Die Centralbahn hält am Standort Mönchengladbach neben dem bereits blau-beigen Avmz 19-94 006 noch die zur Umlackierung in Blau-Beige vorgesehenen, 1962/63 als Av4üm 10 403 und 10 411 gelieferten Abteilwagen Avmz 19-94 003 und 19-94 011 vor. Weitere originäre Rheingold-Abteilwagen sind u.a. beim DDM Neuenmarkt-Wirsberg und bei der SVG Stuttgart vorhanden (siehe Tabelle auf Seite 84). Im Arriva-Länderbahn-Express (*alex*) laufen keine mehr, wohl aber noch bauartgleiche Avmz^{111.0} mit Runddach. ■

EIN „DOME CAR“ FÜR DEN RHEINGOLD 1962



Foto: F. Ernst



Foto: G. Wilhelm

Ein Name steht für das jahrelange Bemühen um Rückholung wenigstens eines Original-RHEINGOLD-Aussichtswagens der frühen sechziger Jahre aus der Schweiz und letztlich Schweden: Es ist das bleibende Verdienst von Dr.-Ing. Günter Stier, dass dies im Frühjahr 2005 gelang. Er war es, der bereits in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die notwendige Vorarbeit leistete:

Als kenntnisreichem Freund komfortabler Reisemöglichkeiten galt sein Interesse speziell den Schnelltriebwagen der vormaligen Deutschen Reichsbahn und den Speisewagen von Mitropa und DSG. Dabei widmete er sich auch ihrer betriebsfähigen Erhaltung. So verdankte ihm der Freundeskreis Eisenbahn Köln bereits 1971 die Vermittlung zum Erwerb des einstigen 1.-Klasse-Wagens 20508, des heutigen FEK-Speisewagens im bekannten historischen RHEINGOLD. Nach Außerdienststellung der Neubauwagen des DB-Spitzenzuges aus den frühen sechziger Jahren war ihm daran gelegen, auch einzelne markante Exemplare dieser Epoche zu bewahren.

Dies galt in besonderem Maße für die typischen Aussichtswagen, die nur 14 Jahre bei der Deutschen Bundesbahn in Betrieb standen und 1976 als „Splittergattung“ zur Ausmusterung gelangten. Einem Verkauf an die IAO-Apfelpeil-Waggon-Betriebsgesellschaft, Freudenstadt, folgte nach dreijährigem Einsatz im Touristik-Sonderzug-Verkehr und zweijähriger Abstellzeit der Erwerb durch das Reisebüro Mittelthurgau im schweizerischen Weinfelden. Bis zum Jahr 1999 fanden sie von dort aus unter dem Namen „Trans Europ Panorama“ europaweit Verwendung als hochklassiges Touristik-Angebot. Einstellende Eisenbahnverkehrsunternehmen waren DB und SBB, der Heimatbahnhof Konstanz.

Bei Kontakten zum MThB-Reisebüro-Geschäftsführer Kaufmann wurde bereits damals Interesse am Erwerb eines „Dome Car“ für den RHEINGOLD-Traditionsträger Freundeskreis Eisenbahn Köln bekundet. Als die fünf Fahrzeuge (davon drei Ex-Rheingold und zwei Ex-Rheinpfel, Letztere erkennbar an ihren größeren Panoramafenstern) 1999 zum neuen Eigentümer „Tätkompaniet“ in Ljusdal/Schweden wechselten, der sie im Regelverkehr Stockholm–Luleå–Narvik einsetzte, richtete sich das Bemühen um Rückführung nach Köln an Direktor Sven Malmberg. Unmittelbar nach Abstellung der in Schweden lindgrün/hellbeige lackierten und mit landestypischen Tiermotiven verzierten Aussichtswagen fand eine Besichtigung durch Dr. Stier im TGOJ-Bw Eskilstuna statt. Er kaufte den ursprünglichen AD4üm-62 Nr. 10552 und nunmehrigen TKAB-Wagen AFS 1.202 am 21. April 2005. Am 10. Juni desselben Jahres kam es zur persönlichen Übernahme im Fährbahnhof Trelleborg mit anschließender Trajektierung auf MF „Sassnitz“ über die Ostsee nach Deutschland.

Nach Aufarbeitung durch die Firma SFW Delitzsch (einschließlich Angleichung des Äußeren an das Original-F-Zug-Erscheinungsbild der frühen sechziger Jahre) und zusätzlichen Arbeiten seitens der RHEINGOLD-Zug Betriebsgesellschaft in der neuen Heimat Köln kam es am 12. Dezember 2006 zum ersten Einsatz als wiederhergerichtetes historisches Fahrzeug, das den Grundstock für einen RHEINGOLD 1962 bildete. Einstellendes EVU ist nun die durch langjährige Zusammenarbeit mit dem FEK verbundene Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE), Bonn.

Nicht zuletzt dank Unterstützung durch die Centralbahn Basel (CBB) können mittlerweile auch komplette historische Fernschnellzüge der sechziger Jahre durch den FEK bzw. seine RHEINGOLD-Zug Betriebsgesellschaft gebildet werden. Hierfür stehen zur Verfügung:

- der ehemalige DB-Aussichtswagen 10552, heute D-RhBG 568081–80002-7
- der Ex-DB-Abteilwagen Av4üm-62 Nr. 10 406, zuletzt eingesetzt im Flensburg-Express (FLEX), nach einem Ringtausch der CBB und der bayerischen Länderbahn aus Neuenmarkt-Wirsberg: Avmz¹¹¹ D-CB 568019–94006-9
- der 27,5 m lange ARDmh¹⁰⁵ (1976 bis 1979 im TEE Rheingold mitgeführt), heute D-RhBG 568085–92002-9, als Barwagen und zur Ergänzung des Sitzplatzangebots im Speisewagen sowie vier zusätzliche 1.-Klasse-Abteile
- ein Ex-Mittelthurgau-Gesellschaftswagen WGMh mit 35 Plätzen in loser Bestuhlung, D-RhBG 568089–90208-0, Umbau aus TUI-Liegewagen Bcvmh
- als Versorgungsfahrzeug der Generator-/Küchenwagen D-RhBG 568092–30206-2, umgebaut 1962 aus einem BRyl⁴⁴⁶ der DB.

Schließlich befindet sich beim FEK der von Dr. Günter Stier betreute letzte überlebende von ursprünglich fünf für Rheingold und Rheinpfel beschafften „Buckel“-Speisewagen (Baujahr 1963), derzeit D-RhBG 568088–71102-9. Noch im rot-beigen TEE-Anstrich, ist auch er für eine betriebsfähige Herrichtung im kobaltblau/elfenbeinfarbenen Erscheinungsbild der frühen sechziger Jahre vorgesehen. Auf der Planungsliste stehen außerdem zwei weitere Abteilwagen Av4üm-62 mit je neun Sechser-Abteilen und ein original Großraumwagen Ap4üm-62 mit 48 Sitzplätzen.

Eine Hoffnung auf die Zukunft sind historisch echte RHEINGOLD-Sonderzüge, geführt von der in Obhut des Lokomotivclubs 103 e.V. Wuppertal befindlichen, hervorragend wieder in den Bundesbahnzustand von 1962 versetzten E 10 1239.

Text: Friedhelm Ernst

Oben links: Nach seiner Rückkehr aus Schweden im Juni 2005 wurde der 10552 im Werk Delitzsch betriebsfähig aufgearbeitet und präsentiert sich seit Anfang 2006 wieder in seiner ursprünglichen Farbgebung.

Oben rechts: Die E 10 1239 des Lokomotivclubs 103 e.V. wurde am 3. Oktober 2008 in Köln-Nippes für ein Foto vor zwei Rheingoldwagen gespannt.

Links: Der einstige Rheingold-Aussichtswagen 10552 lief am 17. April 2002 im Nachtschnellzug Narvik–Stockholm. Im Bahnhof Våssjåure hat der Schnellzug Kreuzung mit einem Erzzug nach Narvik, bespannt mit einer Dm3.



Foto: M. Hohmann

AUF TOUR MIT DEM 28ER-RHEINGOLD

Im Mai 1971 waren vier historische Wagen äußerlich restauriert und fuhren mit der 001 199 nach Saarlouis (Foto in Merzig).



Alle Fotos: Friedhelm Ernst

Die Geschichte begann an einem trüben Spätherbsttag 1969 im Würzburger Hauptbahnhof. Dort standen, abseits der belebten Betriebsgleise, zwei wenig ansehnliche ehemalige RHEINGOLD-Wagen von 1928 – Verstärkungsfahrzeuge für die mit attraktiven Sonderpreisen beworbenen Wochenendeinsätze der Deutschen Bundesbahn im 1.-Klasse-Fernverkehr. Schnell wuchs die Idee, sie noch einmal im Rahmen der bereits traditionellen FEK-Karsamstagsfahrten einzusetzen.

Dies sollte als artreiner Sonderzug, gemeinsam mit einem der neun nach dem Zweiten Weltkrieg zu DSG-Speisewagen umgerüsteten ehemaligen RHEINGOLD-Fahrzeuge und einem von drei weiteren, seinerzeit roten Gesellschaftswagen gleichen Ursprungs, einem planmäßig in Autoreisezügen laufenden Sitzwagen 1. Klasse Baujahr 1928 sowie dem in Bremen stationierten SPw 4 ü-28 Nr. 105 003 geschehen. Sie alle befanden sich noch im Eigentum der DB. Als Besonderheit galt dabei die Tatsache, dass Mitglieder des Vereins die beiden mittlerweile aus Würzburg nach Köln geholten altersschwachen und zur baldigen Ausmusterung vorgesehenen Wagen mit Zustimmung der DB-Hauptverwaltung äußerlich in ihren Ursprungszustand violett/elfenbein mit korrekter Beschriftung (erhabene goldfarbene Lettern) versetzt hatten. Darin lag die eigentliche Geburtsstunde des weit über Köln hinaus bekannt gewordenen historischen FEK-RHEINGOLD.

Der am 7. März 1970 von der Dampfschnellzuglok 001 128 über die traditionelle linke Rhein-

strecke und weiter bis Ettlingen West geführte Sonderzug „Wiedersehen mit dem Vorkriegs-RHEINGOLD“ hatte hiervon abzweigend den Schwarzwaldort Herrenalb zum Ziel. Dazu musste die 20-t-Achsdruk-Lok auf dem AVG-Streckenstück von der leichteren 052 797 abgelöst werden.

ERFOLGREICHE JUNGFERNFahrt

Wegen des außerordentlichen Echos und anhaltender Kartennachfrage aus Dänemark, Großbritannien, den Niederlanden, Belgien, Luxemburg, der Schweiz, Österreich, Italien und der Bundesrepublik Deutschland war es schon bald nach Bekanntgabe des Vorhabens erforderlich, die Sonderfahrt am 8. März 1970 noch einmal stattfinden zu lassen. Und es verwundert nicht, dass dieses Ereignis in der Tages- wie der Fachpresse sowie mehreren Rundfunkreportagen und Fernsehberichten im In- und Ausland seinen publizistischen Niederschlag fand, darunter zur besten Sendezeit sogar in der „Tagesschau“ des Deutschen Fernsehens.

Schon 13 Monate später sollte es gelingen, im Zusammenwirken mit der DB vier äußerlich wiederhergestellte RHEINGOLD-Wagen, Baujahr 1928, zu präsentieren: die beiden auf ihre ursprünglichen Nummern 24 508 und 24 512 umgezeichneten, bereits erwähnten vormaligen 10 708 und 10 712 sowie zwei durch den Verein käuflich erworbene weitere Fahrzeuge, d.h. den DB/DSG-Speisewagen 10 232 (jetzt wieder



Drei Schwarzwälderinnen in Tracht begrüßen den Jubiläumszug „50 Jahre Rheingold“ in Nußbach an der Schwarzwaldbahn.

20 508) und den von den Braunschweiger Verkehrsfreunden abgegebenen Packwagen 105 001 (90 201). Als Ergebnis zielstrebigster, konsequenter Arbeit konnte der Bestand bis 1983 auf maximal neun Wagen der Baujahre 1928/29 gebracht werden. Von nun an begegnete man den gefällig wirkenden historischen RHEINGOLD-Fahrzeugen in allen Teilen Deutschlands und den europäischen Nachbarstaaten. Auf mehr als 900 Einsätze kann der Freundeskreis Eisenbahn Köln inzwischen zurückblicken.

Hatte man sich zunächst fast ausschließlich der äußeren Restaurierung gewidmet, so bemühten sich die Verantwortlichen nun, wenigstens einige Exemplare auch hinsichtlich des Interieurs dem Erscheinungsbild der zwanziger Jahre anzupassen. Dies geschah bei zwei Fahrzeugen durch



In nur drei Monaten gaben Mitglieder des Freundeskreises Eisenbahn Köln (FEK) den beiden ehemaligen Salonwagen 24508 und 24512 das Erscheinungsbild aus der Zeit Anfang der 1930er Jahre zurück (AW Köln-Nippes, 1970)



Dr. Josef Streier, Präsident der BD Köln, förderte die Rheingold-Idee des FEK nach besten Kräften. Bei zahlreichen Publikumsveranstaltungen wurde auch Geld für soziale Einrichtungen, wie z.B. „Aktion Sorgenkind“, eingeworben (Mai 1976).



Der historische Rheingold auf Sonderfahrt mit E 04 20 im September 1989 auf der linken Rheinstrecke bei Oberwinter.



Der „Ostsee-Rheingold“ wird im September 1981 in Gedser auf die DR-Fähre „Warnemünde“ rangiert.

Einbau einer Großraumbestuhlung, die nach Umrüstung von TEE-Mittelwagen VM 11.5 der DB zu Touristikzwecken dort entbehrlich geworden war. Ebenso ließ der mit dem FEK freundschaftlich verbundene Schweizer Nostalgie-Reiseveranstalter Intraflug AG Zürich (bekannt vor allem durch den Erwerb und Einsatz vormaliger CIWL-Schlaf- und Pullmanwagen) zwei einstige RHEINGOLD-Fahrzeuge (24506 und 24507) aufwändig neu ausstatten. Auch das Unternehmen VSOE besorgte die totale Umrüstung eines historischen FEK-Fahrzeugs (24503) und setzte es mehrere Jahre zwischen Calais und Venedig ein. Der aktuelle Bestand von violett/elfenbeinfarbenen RHEINGOLD-Wagen der zwanziger Jahre beim FEK beläuft sich auf fünf Einheiten, davon voll einsatzfähig der im Jahr 2010 generalüberholte Ex-1.-Klasse-Salon- und heutige Speisewagen 20508. Die übrigen bedürfen einer kostspieligen Hauptuntersuchung.

Da die Deutsche Bundesbahn bereits in den siebziger Jahren die Arbeit der ehrenamtlich in Köln Tätigen mit Aufmerksamkeit verfolgte und den Wettbewerb der restaurierten RHEINGOLD-Wagen erkannte, ergab sich eine dauerhafte vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Freundeskreis Eisenbahn Köln. Dieser beteiligte sich fortan maßgeblich an Maßnahmen der DB-Öffentlichkeitsarbeit und stellte seine Fahrzeuge für Ausstellungen, Präsentationen oder Sonderfahrten zur Verfügung. Dies galt gleichermaßen für die gesetzlich vorgeschriebenen regelmäßigen Streckenbereisungen des Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht bei mehreren NE-Bahnen in Nordrhein-Westfalen.

Besondere Erwähnung verdient die Jubiläumsveranstaltung „50 Jahre RHEINGOLD“ am 14. und 15. April 1978 auf dem Gelände des Kölner Betriebsbahnhofs, die nicht weniger als 150000 Besucher anzog. Ebenso war der Verein mit seinen historischen Fahrzeugen beteiligt an den Feierlichkeiten „75 Jahre Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS)“ in der Schweiz (August 1978), an der Fahrzeugparade „100 Jahre Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút“ im österreich-ungarischen Grenzgebiet (September 1979) und selbstverständlich bei „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ (Nürnberg 1985). Der historische FEK-RHEINGOLD diente zudem als Zubringer zur Jubiläumsschau „150 Jahre Schweizer Bahnen“ am 14. und 15. Juni 1997 in Lausanne. Nach zahlreichen weiteren Auftritten war er in jüngerer Zeit in der großen Fahrzeugschau anlässlich der Eröffnung des neuen Berliner Hauptbahnhofs im Mai 2006 ausgestellt und für Besucher geöffnet.

RHEINGOLD-Reisekultur in historischem Ambiente erlebten im Laufe der Jahre u.a. das weltbekannte Boston Symphony Orchestra, ebenso wie der Kölner Männergesang-Verein auf seinen Konzertreisen oder die eisenbahnbegeisterten Kabarettisten Walter Giller und Ernst Hilbich.

PROMINENTE FAHRGÄSTE

Gleiches gilt für die Unternehmensleitungen der Mannesmann-Röhrenwerke oder der Ruhrgas AG, den Bundesverband Deutscher Zeitungsverleger, den Landtag und die Landespressekonferenz Nordrhein-Westfalen, die First National City Bank New York, den Botschafter der Vereinigten Staaten von Amerika in der Bundesrepublik Deutschland und Prinz Louis Ferdinand von Preußen (den Enkel des letzten deutschen Kaisers); nicht zuletzt waren die Bundespräsidenten Heinemann und Scheel, eine Tagung der Bundesbeteiligungs-Gesellschaften, die Chefs der Deutschen Bundesbahn, der Schweizerischen Bundesbahnen, verschiedener privatrechtlicher Verkehrsunternehmen und Spitzenvertreter der Deutschen Bahn AG zu Gast im historischen FEK-RHEINGOLD.

Neben Bestellfahrten führten und führen der FEK und seine Betriebsgesellschaft mehrmals im Jahr touristische Programmreisen für die Allgemeinheit zu in- und ausländischen Zielen durch. Aus der Vielzahl dieser Angebote in den letzten 40 Jahren sei eine kleine Auswahl angeführt:

- Gemeinsam mit der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte der Sonderzug „Abschied vom Dampfbetrieb bei der Deutschen Bundesbahn“ im Emsland (23. Oktober 1977)
- Zwei offizielle Jubiläumsreisen „50 Jahre RHEINGOLD“ in die Schweiz (1978)
- Der vielbeachtete „Ostsee-RHEINGOLD“ Köln–Nürnberg–Prag–Dresden–Berlin–Rostock–Saßnitz–Trelleborg–Helsingborg–Helsingør–Kopenhagen–Gedser–Warnemünde–Bad Doberan–Stendal–Hannover–Köln (sechs Tage im September 1981), geführt von insgesamt 14 Lokomotiven und trajektiert auf drei Fährschiffen
- „Tenda-RHEINGOLD“ von Köln nach Ventimiglia, Nizza und Monte Carlo am Mittelmeer, durch die vier großen Alpentunnel Gotthard, Tenda, Simplon und Lötschberg (Pfungsten 1981)

- Zwei Mehrtages-Rundreisen zu touristischen und bahntechnischen Zielen in der damaligen DDR (April 1982 und Juni 1984)
- Festzug „80 Jahre RHEINGOLD“ mit Fahrzeugen aus vier Epochen durch das romantische Rheintal nach Basel und weiter bis Zweisimmen im Berner Oberland (27. bis 29. Juni 2008); in Zweisimmen Verladung von zwei Wagen auf Meterspur-Rollböcke der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) und Beförderung des WR 20508 bis Blankenburg im Simmental
- Alljährliche Sonderfahrten zur Rheinufer-Großbeleuchtung „Der Rhein in Flammen“
- Vielfach wiederholte „Gourmetreisen“ mit Klaus Kremer, Chefkoch des Luxus-Kreuzfahrtschiffs „Queen Mary II“.

Mit Sonderzügen befreundeter Organisationen, namentlich der Intraflug AG (heute: Pullman-Club) Zürich, fuhren historische RHEINGOLD-Wagen auch bis Istanbul, Paris, Mailand, Budapest, Sopron (Ödenburg), Danzig und Kaliningrad (Königsberg).

Ein vereinseigenes kleines RHEINGOLD-Museum in Köln-Nippes zeigt Ausstattungsstücke aus der Frühzeit des Expresszuges, darunter zwei Originalsessel 1. Klasse von 1928, Porzellan und Bestecke aus Mitropa-Beständen, Zuglaufschilder, eine Literatursammlung und Modelle der einzelnen Epochen.

Als seit über 40 Jahren bewährter RHEINGOLD-Traditionsträger erhielt der Freundeskreis Eisenbahn Köln bereits vor längerer Zeit für seine Betriebsgesellschaft vom Deutschen Marken- und Patentamt in München gleichsam als Gebrauchsmusterschutz eine Eintragung der Wort- und Bildmarke RHEINGOLD. Sie bildet die Basis für einen dauerhaft werbewirksamen Marktauftritt; hoffentlich noch auf viele erfolgreiche Jahre. ■

Text: Friedhelm Ernst

ZEITREISE IN DIE TEE-ÄRA

Die DB AG besitzt zahlreiche rot-beige lackierte TEE-Wagen, die für Sonderfahrten gemietet werden können. Der eindeutige Star ist natürlich der Aussichtswagen Baujahr 1963, der im Eigentum der AKE Eisenbahntouristik steht.

Die 103 235 fährt am 10. April 2007 mit dem Museums-TEE von DB Nostalgiereisen bei Istein im Süden Badens auf der historischen Rheingold-Route Richtung Karlsruhe.



Foto: U. Steinwässer

Seit einigen Jahren bietet die AKE Eisenbahntouristik als Kooperationspartner von DB Nostalgiereisen Sonderfahrten mit dem vor allem aus purpurroten DB-Museumswagen gebildeten „TEE Rheingold“ an. Diesem Nostalgiezug ist in Verbindung mit dem Traditionsnamen Rheingold das Label des Trans-Europ-Express vorbehalten.

Laut einer von der Deutschen Bahn AG herausgegebenen Info-Broschüre stehen für den Zug neun TEE-Abteilwagen, zwei TEE-Großraumwagen, vier TEE-Speisewagen (davon zwei als Privatwagen registriert), ein TEE-Clubwagen und ein der AKE Eisenbahntouristik gehörender TEE-Aussichtswagen zur Verfügung.

Alle Fahrzeuge sind für 200 km/h zugelassen und in Deutschland, Österreich und der Schweiz einsetzbar. Drei Abteilwagen, zwei Speisewagen sowie der Club- und der Aussichtswagen haben die Italien-Zulassung, womit sie auf fast allen normalspurigen Schienennetzen des europäischen Kontinents verkehren

dürfen. Der „TEE Rheingold“ kann beispielsweise von Firmen und Vereinen auch für Gesellschaftsfahrten gechartert werden. Die maximale Zugstärke beträgt auf dem DB-Netz 15 Wagen – ob für 50, 150 oder bis zu 600 Personen, sie lässt sich flexibel dem Bedarf anpassen.

Die DB AG bezeichnet alle Wagen als Original-TEE-Fahrzeuge. Das trifft für die durchweg als Avmh^{111.1} gelieferten Abteilwagen (mit von der Rheingold-Bauart abweichendem Steildach), die Großraumwagen Apmz¹²¹, die Speisewagen WRmh¹³² und WRmh¹³⁵, den Clubwagen WGmh⁸⁰⁴ sowie den Aussichtswagen ADmh¹⁰¹ voll zu. Bei großzügiger Auslegung kann man es auch für den einst blau-roten Halbspeisewagen ARmh²¹⁷ gelten lassen, da solche „Kakadus“ ebenfalls in TEE-Zügen anzutreffen waren.

Wie im Beitrag über den Verbleib der originären Rheingold-/Rheinpfäl-Wagen erwähnt, ist jedoch diesbezüglich neben dem „Dome Car“ ADmh¹⁰¹ Nr. 81-90 004 nur der für den Nostalgie-TEE noch verfügbare Apmz¹²¹ Nr. 18-94 008 authentisch



Foto: B. Moser

Eine Fahrt im Aussichtswagen über die kühn angelegte Südrampe der Lötschbergstrecke in der Schweiz ist ein besonderes Erlebnis (11. Juni 2008).



Foto: A. Ritz

Ein Rheingold-Clubwagen WGmh⁸⁰⁴ war schon in früheren Jahren bei Sonderfahrten dabei, der „Kakadu“-Halbspeisewagen (Mitte) ist inzwischen in TEE-Farben umlackiert worden (Januar 2004).

als Großraumwagen zur Verfügung). Dass der einst für den *Rheinpfad* beschaffte Aussichtswagen nicht den Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN trägt, sondern die Lettern RHEINGOLD, ist in seinem Fall historisch unkorrekt – nun ja, gar so eng muss man's nicht sehen.

Durchaus authentisch als Repräsentant der für den „Rheingold 1983“ generalüberholten Fahrzeuge ist der Clubwagen WGmh⁸⁰⁴ Nr. 89-90 401. Nachdem ihn die DB Reise & Touristik AG zwischenzeitlich als WGmh⁸⁵⁴ geführt hatte, wurde er weitgehend in den Originalzustand mit großer Bar und Club-Bestuhlung zurückversetzt; desgleichen übrigens der in den DB-Muse-

umsbestand übernommene, aber nicht betriebsfähige WGmh⁸⁰⁴ Nr. 89-70 403. Auch den ehemaligen Clubwagen 89-70 402 gibt es noch: Er wurde an die EfW-Verkehrsgesellschaft verkauft und kam von dort zur EuroExpress Sonderzüge GmbH.

Unabdingbar für eine Zeitreise in die Ära der lokbespannten TEE-Züge sind Schnellfahrlokomotiven der Baureihe 103. Die in Köln bereitgehaltenen 103 184 und 235 des DB Museums machen es möglich. Beide Maschinen sind zudem für die Schweiz zugelassen, wovon allerdings nur die 103 184 mit einem dem Schweizer Profil entsprechenden Stromabnehmer ausgerüstet ist. Die vor ihrer Ende Februar 2007 abgeschlossenen Hauptuntersuchung an DB Systemtechnik vermietete 103 235 ersetzte die bis zu ihrem Fristablauf im November 2006 für den Nostalgiezug „TEE Rheingold“ verfügbare E 03 001. Zur farblich passenden Bespannung auf nicht elektrifizierten Strecken kann die im Jahr 2010 von Verkehrsrot in Rot-Beige umlackierte 218 105 der Westfrankenbahn herangezogen werden, welche ebenso wie DB Nostalgie Reisen zur DB Regio Netz Verkehrs-GmbH gehört. ■

ERHALTENE RHEINGOLD-FAHRZEUGE

Nachstehend sind noch vorhandene Wagen und Lokomotiven aufgeführt, die speziell für die Rheingold-Züge sowie den Rheinpfil beschafft oder umgebaut wurden. Die Übersicht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Stand: Januar 2011

RHEINGOLD VON 1928/29

ursprüngliche Bezeichnung	ursprüngliche Wagennummer	aktuelle Bezeichnung	aktuelle Wagennummer ^{*)}	Verbleib
SA4ük-28 (?)	20 505 (?)			Transeurop Eisenbahn AG, Schweiz ^{****)}
SA4ü-28	20 508	WR ^{038.5}	88-43 022	FEK/Rheingold-Zug Betriebsgesellschaft, Köln
SB4ük-28	24 503	WGüe	89-43 020	FEK/Rheingold-Zug Betriebsgesellschaft, Köln
SB4ü-28 ^{**)}	24 506		09-30 506	Transeurop Eisenbahn AG, Schweiz
SB4ük-28	24 507		09-80 007	Transeurop Eisenbahn AG, Schweiz
SB4ü-28	24 508		09-80 003	Transeurop Eisenbahn AG, Schweiz ^{****)}
SB4ü-28	24 512	Büe	02-43 061	FEK/Rheingold-Zug Betriebsgesellschaft, Köln
SB4ük-29	24 513		09-80 004	Transeurop Eisenbahn AG, Schweiz ^{****)}
SB4ü-29 (?)	24 514 (?)		09-80 006	Transeurop Eisenbahn AG, Schweiz ^{****)}
SB4ük-29	24 515		09-80 005	Transeurop Eisenbahn AG, Schweiz ^{****)}
SB4ük-29	24 517	WSüe	89-43 023	FEK/Rheingold-Zug Betriebsgesellschaft, Köln
SPw4ü-28	90 201	Düe	09-43 021	FEK/Rheingold-Zug Betriebsgesellschaft, Köln ^{****)}

Anmerkungen:

*) 5. bis 11. Ziffer der UIC-Nummer (letzte bekannte, evtl. nicht mehr aktuelle Nummern in Klammern)

**) Wagen 24 506 unter Nummer 10 706 umgebaut in SAB4ü-28/34

****) Wagen 24 508, 24 515 und 90 201 zurzeit im privaten Bahnwerk Rastatt

*****) Wagen 20 505 (?), 24 513 und 24 514 (?) zzt. im privaten Bahnwerk České Velenice. Wagen 20 505 und 24 514 bis Januar 2011 noch nicht eindeutig identifiziert

RHEINGOLD/RHEINPFIL VON 1962/63

ursprüngliche Bezeichnung	ursprüngliche Wagennummer	aktuelle Bezeichnung	aktuelle Wagennummer	Verbleib
Av4üm-62	10 401	Avmz ^{111.0}	19-80 001	DDM Neuenmarkt-Wirsberg (rot-beige)
Av4üm-62	10 403	Avmz ^{111.0}	19-94 003	Centralbahn, Standort Mönchengladbach, zzt. Reserve
Av4üm-62	10 405	Avmz ^{111.0}	19-94 005	Pressnitztalbahn, 2010 HU in Delitzsch (rot-beige)
Av4üm-62	10 406	Avmz ^{111.0}	19-94 006	Centralbahn, Standort Mönchengladbach (blau-beige)
Av4üm-62	10 409	Avmz 7-80	(19-94 009)	Schienenverkehrsgesellschaft Stuttgart (rot-beige)
Av4üm-62	10 411	Avmz ^{111.0}	19-94 011	Centralbahn, Standort Mönchengladbach (wird blau-beige)
Av4üm-62	10 419	Avmz ^{111.0}	19-94 019	zuletzt Arriva für alex, verkauft an VIS Halberstadt
Ap4üm-62	10 508	Aprmz ^{121.0}	18-94 008	DB Museum für Nostalgiezug „TEE Rheingold“
Ap4üm-62	10 509	Aprmz ^{121.0}	18-94 009	Privateigentum, eingestellt bei der Pressnitztalbahn, vorgesehen für den blau-beigen „F-Zug Rheingold“ der Rheingold-Zug Betriebsgesellschaft
Ap4üm-62	10 510	Aprmz ^{121.0}	(18-94 010)	bekannt zuletzt DB Museum, wohl dort ausgeschieden (?)
AD4üm-62	10 551			TKAB Schweden
AD4üm-62	10 552	ADm	81-80 002	Rheingold-Zug Betriebsgesellschaft, Köln (blau-beige)
AD4üm-62	10 553			Vulkan-Eifel-Bahn, Gerolstein (steht zum Verkauf)
AD4üm-62	10 554	ADmh ¹⁰¹	81-90 004	AKE Eisenbahntouristik, für Nostalgiezug „TEE Rheingold“
AD4üm-62	10 555			DB Museum, Standort Koblenz-Lützel
WR4üm-62	11 105	WRmh	88-71 102	Rheingold-Zug Betriebsgesellschaft, Köln (wird blau-beige)

CLUBWAGEN FÜR „RHEINGOLD 1983“

Aprmh(z) ^{121.0}	18-80 115 ^{*)}	WGmh ⁸⁰⁴	89-90 401	DB Museum für Nostalgiezug „TEE Rheingold“
Aprmh(z) ^{121.0}	18-80 116 ^{*)}	WGmh ^{038.8}	89-90 002	EuroExpress Sonderzüge GmbH, Münster
Aprmh(z) ^{121.0}	18-80 119 ^{*)}	WGmh ⁸⁰⁴	89-70 403	DB Museum, Standort Nürnberg (rot-beige)

Anmerkung:

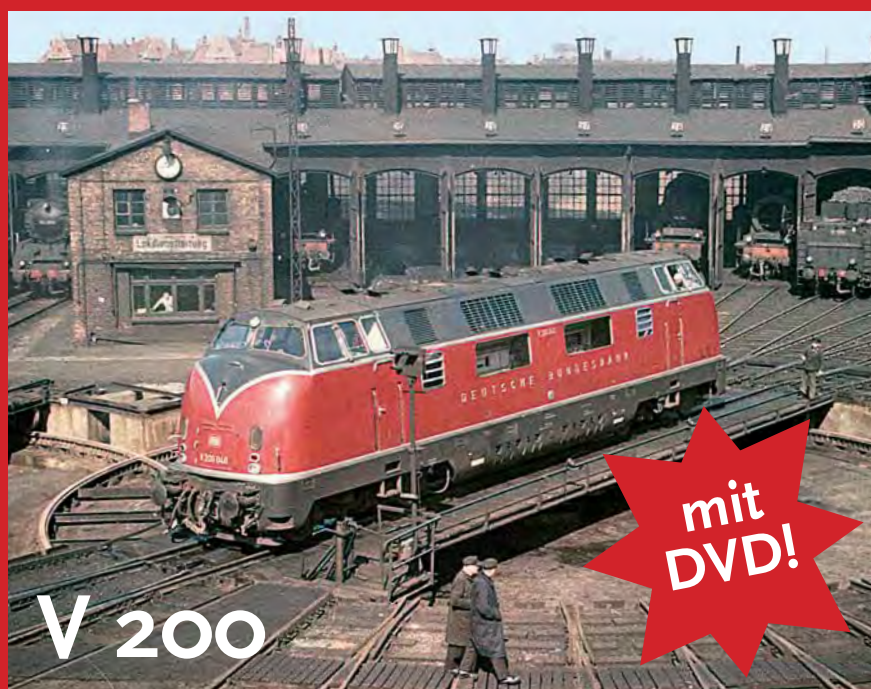
*) nach Umbau WGmh⁸⁰⁴ Nr. 89-70 401 bis 403, später als Gesellschaftswagen WGmh⁸⁵⁴ geführt

SPEZIELLE RHEINGOLD-/RHEINPFIL-LOKOMOTIVEN

Loknummer	ab 1968	Verbleib
E 10 1239	110 239	war 1962 „provisorische“ Rheingold-Lok, erhalten durch Lokomotivclub 103 e.V. Wuppertal als E 10 1239 (blau-beige), betriebsfähig
E 10 1243	110 243	war 1962/63 „provisorische“ Rheingold-Lok, zuletzt DB Bahncharter, 28.10.2010 z-gestellt
E 10 1267	112 267	Rheingold-Lok, als 113 267 noch im Dienst von DB AutoZug (verkehrsrot)
E 10 1268	112 268	Rheingold-Lok, als 113 268 noch im Dienst von DB AutoZug (verkehrsrot)
E 10 1309	112 309	Rheinpfil-Lok, als 113 309 noch im Dienst von DB AutoZug (verkehrsrot)
E 10 1311	112 311	Rheinpfil-Lok, zuletzt 113 311, DB Museum, Standort Koblenz-Lützel (rot-beige)

(Füllseite)

THEMEN DER NÄCHSTEN VORBILD-SONDERAUSGABEN



V 200

Ein Symbol des Strukturwandels
bei der DB

EJ-EXTRA 1/2011 ERSCHEINT AM 5. MAI 2011

SBB Historic



Alle Museumsfahrzeuge der Schweizerischen
Bundesbahnen im Überblick

EJ-SONDERAUSGABE 2/2011 ERSCHEINT AM 7. JULI 2011

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der
Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

CHEFREDAKTEUR

Gerhard Zimmermann (Durchwahl -217)

REDAKTION

Dr. Christoph Kutter (Durchwahl -210)
Tobias Pütz (Durchwahl -212)
Andreas Ritz (Durchwahl -219)

AUTOR DIESER AUSGABE

Konrad Koschinski

BILDREDAKTION DIESER AUSGABE

Andreas Ritz

GESTALTUNG DIESER AUSGABE

Andrea Benedela, 81369 München • Helen Garner, 81543 München

WEITERE MITARBEITER DIESER AUSGABE

Friedhelm Ernst (Text)
Manfred Grauer (Lektorat)

Verlagsgruppe Bahn GmbH

VCB

Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Werner Reinert, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG

Thomas Hilge (Durchwahl -135)

ANZEIGENLEITUNG

Elke Albrecht (Durchwahl -151)

ANZEIGENSATZ UND -LAYOUT

Evelyn Freimann (Durchwahl -152)

VERTRIEBSLEITUNG

Elisabeth Menhofer (Durchwahl -101)

VERTRIEB & AUFTRAGSANNAHME

Petra Schwarzendorfer (Durchwahl -107)
Thomas Rust (Durchwahl -105)
Ingrid Haider (Durchwahl -108)
Karlheinz Werner (Durchwahl -106)
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

AUSSENDIENST & MESSEN

Christoph Kirchner (Durchwahl -103),
Ulrich Paul

VERTRIEB PRESSEGROSSO UND BAHNHOFSBUCHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG
Ohmstraße 1, D-85716 Unterschleißheim
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

ABO-SERVICE

MZV direkt GmbH & Co. KG
Adlerstr. 9, 40211 Düsseldorf
Tel. 0211/69 07 89 985, Fax 0211/69 07 89 70

ERSCHEINUNGSWEISE UND BEZUG

2011 erscheinen zwei Sonder- und zwei Special-Ausgaben
pro Ausgabe € 12,50 (D), € 13,75 (A), sfr 25,00
Jahresabonnement (einschließlich zwei Extra-Ausgaben)
€ 66,00 (Inland), € 76,80 (Ausland)
Das Abonnement gilt bis auf Widerruf, es kann jederzeit
gekündigt werden.

BANKVERBINDUNG

Deutsche Bank Essen, Konto 286011200, BLZ 360 700 50

LITHO

Schottenheim druck&werbung
Ringstraße 21, 82223 Eichenau

DRUCK

WAZ-Druck, Theodor-Heuss-Str. 77, 47167 Duisburg-Neumühl

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 21 vom 1.1.2011. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Special-Ausgabe 1/2011
ISBN 978-3-89610-339-0