

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

Eigentlich ist es falsch von „90 Jahren Rheingold“ zu sprechen, genau genommen sind es sogar deutlich weniger:

von 1928 bis 1939 sind 11 Jahre und

von 1951 bis 1987 sind 36 Jahre, also insgesamt 47 Jahre,

aber am 15. Mai 1928, also vor 90 Jahren ging der „Rheingold“ das erste Mal auf die Reise von Hoeck van Holland nach Basel und damit wurde das Reisen neu definiert.

### **Hinführung**

Der Begriff des „Rheingold“ findet sich bereits in alten nordischen und germanischen Sagen. All denen liegt die Vermutung zugrunde, dass ein riesiger Goldschatz irgendwo im germanischen Reich verborgen liegt, bevorzugt in den Fluten des Rheins, der dadurch zu einem mystischen Ort wurde und diesen Mythos bis heute behalten hat. Der Komponist Richard Wagner hat in seiner Oper „Rheingold“ und in seinem Nibelungen-Zyklus das Thema künstlerisch ausgeschlachtet. So war es fast schon zwingend logisch, auch auf der Schiene eben diesem „Rheingold“ ein Denkmal zu setzen.

### **Die Idee**

Der erste große Krieg 1914-18 in Europa lag schon etliche Jahre zurück, der Kontinent und seine Menschen hatten begonnen, sich neu zu orientieren. Die Zeit der Länderbahnen war mit der Gründung der Reichsbahn im Jahr 1920/24 ebenfalls vorbei und die junge Reichsbahn wollte auch international künftig in der Oberliga der Bahnen Europas mitspielen. Das war auch deshalb bemerk-

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

kenswert, weil in Europa eigentlich alle lukrativen Express-Zug-Kurse schon von der CIWL (internationale Schlaf-und-Speisewagengesellschaft) belegt waren, so auch der Luxuszug „Edelweiß“, der auf der westlichen Rheinseite den Nordwesten Europas mit dem Süden und der Schweiz verband.

Nach einigen Jahren internen Vorlaufs und gründlicher Planung wurde 1927 auf der Europäischen Fahrplankonferenz eine ganz neue Relation für eine ganz neue Art von Zug durch die Reichsbahn beantragt und nach genauer Prüfung auch genehmigt.

Das Konzept sah vor, eine schnelle komfortable Verbindung von London bzw. den Fährhäfen in Holland zu Zielbahnhöfen in den Urlaubsregionen der Schweiz zu schaffen.

Weiterhin war dieser Zug geplant, nach dem Vorbild der amerikanischen Pullmann-Züge ein Höchstmaß an Komfort und Luxus zu bieten. Die Linienführung sollte durch touristisch attraktive Landschaften führen. Das Reisen sollte vom Image der reinen Beförderung von A nach B befreit werden und eher ein Erlebnis der besonderen Art werden. Mit der Schaffung des Luxuszuges „Rheingold“ hat man eine neue Art des Reisens in Deutschland eingeführt, das Reisen als Selbstzweck und zum Vergnügen. Reisende hatten zwar auch und nach wie vor Ziele vor Augen, aber der Weg dahin musste nicht mehr der kürzeste sein, sondern er sollte abwechslungsreich, interessant und informativ sein. Das Reisen sollte bequem sein und entspannend. In der Zeit des „Rheingold“'s war es noch nicht zwingende Pflicht, die Welt mit Brettern zu vernageln, sprich mit meterhohen Schallschutzwänden die besten Ausblicke zu verhindern, freier Blick für freie Reisende könnte man das Leitmotiv nennen. Die Geschäftsführung des

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

Zuges lag ebenso wie die Bereitstellung entsprechender Wagen bei der Deutschen Reichsbahn, die gastronomische Führung bei der jungen MITROPA, obwohl auch die große europäische CIWL gerne zum Zuge gekommen wäre. Der Start des Projekts war der 15. Mai 1928 und die Idee wurde zu einem durchschlagenden Erfolg.

### **Streckenverlauf:**

Vorausgeschickt sei hier die Bemerkung, dass sich im Laufe der Jahrzehnte bedingt durch politische und wirtschaftliche Entwicklungen in den beteiligten Ländern, aber auch in den Herkunftsländern der Reisenden der Laufweg mehrfach geändert, verkürzt oder verlängert hat. Es würde den Rahmen dieses Vortrags sprengen, alle Änderungen im Laufe der Jahre darzustellen. Für Interessierte sei auf spezielle Literatur zu diesem Thema hingewiesen. Deshalb hier der Laufweg im Startjahr 1928.

Der Ausgangspunkt, der niederländische Fährhafen Hoeck van Holland, war insofern gut gewählt, weil er von den niederländischen Seehäfen gut erreichbar und auch Fährhafen für die großen Schiffe aus England war. Die Abfahrt erfolgte in den frühen Morgenstunden kurz vor 7.00 Uhr. In Holland waren Rotterdam, Utrecht, wo ein Kurswagenteil aus Amsterdam dem Zug beigestellt wurde und Arnhem weitere Zusteige-Bahnhöfe. Zevenaar war die Station, in der deutsche Lokomotiven den Zug übernahmen. Im Regelfall waren dies Lokomotiven der Reichsbahnbaureihe 18.5 (bayrischen Bauart S 3/6) die in Mannheim beheimatet waren und auch dahin vor dem Zug blieben, für die damalige Zeit ein bemerkenswerter Langlauf. An der holländisch/deutschen Grenze war es auch an der Zeit, die Uhren von der Amsterdamer Zeit auf die Mitteleuropäische Zeit

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

umzustellen, was damals im Sommer -20, im Winter +40 Minuten bedeutete. Emmerich war die Grenzstation nach Deutschland, die Grenzformalitäten für die Reisenden wurden jedoch unterwegs im Zuge abgewickelt, womit längere Grenzaufenthalte entfielen. Der 1183 km lange Weg zum führte holländisch-deutschen Grenzbahnhof Emmerich und weiter durch das Ruhrgebiet über Düsseldorf nach Köln, das in den Mittagsstunden erreicht wurde. Das Ruhrgebiet sollte die Reisenden auf die starke Industrie in Deutschland aufmerksam machen. So war es nur recht und billig, dass die Planer zwar das mystische und wunderschöne Rheintal anboten, trotzdem gleichzeitig in einer Art Nationalstolz auch das wirtschaftlich und technisch hoch entwickelte Ruhrgebiet seinen Gästen aus aller Welt zu präsentieren. Über Duisburg und Düsseldorf ging es immer am Rhein entlang nach Köln, Bonn, Koblenz und Mainz und Mannheim, wo betriebsbedingt die Fahrtrichtung wechselte. Die Zielgruppe für die Reise waren Menschen aus Übersee und dem Königreich, die entweder die Schweiz oder Südeuropa als Ziel hatten oder einfach nur Europa touristisch kennen lernen wollten. Besonders bei ihnen war das das romantische Rheintal mit seinen vielen Burgen und Schlösser, den kleinen Winzerorten mit ihren rebenbewachsenen Weinbergen und dem sagemumwobenen Fluss selbst mit seinen vielfältigen Schiffen und Booten sehr beliebt. Ab Mannheim ging die Fahrt weiter Richtung Basel über Karlsruhe, Baden-Baden und Freiburg im Breisgau. Zur Rechten sah der Fahrgast Vogesen und Elsass, links die Höhenzüge des Schwarzwalds. Nach rund 12 Stunden wurde Basel erreicht, wo eine Zugteilung in Richtung Zürich bzw. Luzern erfolgte. Dazu ist zu bemerken, dass sich die Zielorte der Flügelzüge ab Basel mehrfach und angepasst an den Bedarf im Laufe der Ver-

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

kehrszeit des „Rheingolds“ änderten. Auch war ab Basel die Zugbildung mehrfach im Laufe der Verkehrszeit Änderungen unterworfen.

### **Rollmaterial**

Um die hochgesteckten Zielen eines europäischen Luxuszuges zu erreichen war natürlich auch der Einsatz besonderer Fahrzeuge erforderlich. Besonders in der Technik, aber auch im Komfort wurde außergewöhnliches erwartet und auch geboten. Angeboten werden sollten Plätze in der damaligen 1. und 2. Klasse in mehreren Varianten der Sitzanordnung. Die exklusive Bewirtung war generell am Platz vorgesehen. So entstanden eine Reihe luxuriöser Fahrzeuge, die nachstehend beschrieben werden sollen.

Allerdings muss dazu bemerkt werden, dass diese Wagen-Planung der Ursprungszeit nur kurz Gültigkeit hatte und schon bald wirtschaftliche Zwänge zu Zugeständnissen an das Konzept zwangen, die auch auf die Wagengestaltung Auswirkungen hatten. Aber dazu etwas später.

### **Gemeinsame Merkmale:**

Alle Wagen waren geschweißte Ganzmetallkonstruktionen auf neuentwickelten Drehgestellen der Bauart Görlitz II schwer mit vierfacher Federung und 3,60 m Achsstand. Die Reisezugwagen hatten eine einheitliche Länge von 23,50 m, die Packwagen von 19,68 m. Alle Reisenden hatten Tischplätze mit ungehindertem Blick nach draußen. Das Wagengewicht betrug etwa 50 Tonnen. Alle Personenwagen trugen eine exklusive Lackierung und zwar waren Drehgestelle und Rahmen tiefschwarz, die Seitenwände bis unter die Fenster in einem dunklen Violett-Ton, der sich über den Fenstern bis zur Dachkante wiederholte, lackiert.

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

Das Fensterband selbst war cremefarben. Die Beschriftungen betrieblicher Art waren in goldgelber Farbe angebracht. Die erhabenen Klassebezeichnungen waren in Messing gehalten. Ab 1930 war auch der Name „Rheingold“ mit großen erhabenen vergoldeten Buchstaben auf den Seitenwänden angebracht. Die Seitenwände der zugehörigen Packwagen waren ganz in Violett gehalten. Die Wagendächer aller Wagen waren aluminiumfarbig gestrichen. Eine absolute Neuheit waren die großen Fenster mit einer Breite von 140 cm in der 1. Klasse, 120 cm in der 2. Klasse. Die Wagen waren für 120 km/h ausgelegt.

### **SA4ü**

Die Wagen mit der Bezeichnung SA4ü waren eine Sonderbauart von Salonwagen der ersten Klasse mit der Möglichkeit des Übergangs zu anderen Wagen im Zug. Die Wagen hatten unterschiedliche Innenausstattungen individueller Art, die von namhaften Künstlern gestaltet waren. Das ging sogar soweit, dass jeder der Wagen der 1.Klasse eine andere künstlerische Note hatte. Den bis zu 28 Reisenden wurden frei platzierbare Sessel angeboten, von denen jeder über eine eigene Fensterachse an einem Tisch verfügte. Die Fensterbreite betrug 140 cm, damals ein absolutes Novum. Der Raum für die Reisenden war nicht unterteilt.

### **SA4ük**

Das Gastronomiekonzept sah die Versorgung der Reisenden am Platz vor. Deshalb war für jeweils zwei Wagen ein Küchenbereich vorgesehen. Dieses Konzept war nicht unumstritten, wurden doch die Küchengerüche und die individuelle Bedienung am Platz von vielen Reisenden als störend empfunden. Deshalb wurde die Bedienung am Platz bei späteren Projekten nicht weiter ver-

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

folgt. Durch die Küche reduzierte sich die Zahl der Sitzplätze für Reisende auf 20, auch hier frei stellbare Einzelsitzplätze an Tischen und mit jeweils freier Fensterachse. Die Plätze waren auf zwei Großraumabteile verteilt.

### **SB4ük/SB4ü**

Das für die Wagen der ersten Klasse gesagte galt im Wesentlichen auch für die Wagen der zweiten Klasse, allerdings mit der Einschränkung, dass die Sitzgelegenheiten fest montiert waren und die Fensterbreite nur 120 cm betrug, wodurch sich das Angebot auf 29 Reisende und ein Dienstabteil beim Wagen mit Küche und auf 43 Plätze in zwei Abteilen beim Wagen ohne Küche erhöhte. Auch die Ausgestaltung der Wagen war nicht so individuell wie in der 1. Klasse.

### **SPwg4ü**

Die Reichsbahn hatte für diesen Zug auch extra Packwagen bestellt, die den internationalen Zollbestimmungen entsprachen und auch über ein gesondertes Hundeabteil verfügten. Allerdings reichte anfangs die Zahl der Packwagen nicht aus, um die damaligen Bestimmungen der EBO zu erfüllen, nach denen immer zwischen Lok und erstem besetzten Reisezugwagen ein unbesetzter (oder Packwagen) Wagen als Schutzwagen eingestellt sein musste. Um aufwendige Rangiermanöver beim Kopfmachen zu vermeiden stellte man einfach einen weiteren Packwagen am Schluss des Zuges ein, der allerdings anfangs durch seine andere Bauart und Farbe die Geschlossenheit des Erscheinungsbildes störte. Deshalb wurden einige badische Packwagen zumindest farblich an den Zug angepasst. Diese Schutzwagen-Bestimmung fiel allerdings in den 30er Jahren mit dem Rückgang hölzerner Wagen im hochwertigen Reisezugdienst.

## **Personal und Reisende**

Die Personalausstattung des Zuges war so üppig wie das gesamte Konzept. Auf die maximal 120 Reisenden kamen 15 Mitarbeiter zuzüglich Lokpersonal. Übrigens ist es vielleicht interessant, dass die Mindestentfernung zur Benutzung des Zuges 150 km betragen musste und zum üblichen Fahrpreis und D-Zug-Zuschlag ein weiterer Zuschlag von acht Reichsmark in der ersten Klasse und sechs Reichsmark in der zweiten Klasse zu entrichten war. Die Stundenlöhne deutscher Arbeiter bewegten sich damals im Bereich um und unter einer Reichsmark, Wochenlöhne um etwa 50 Mark waren keine Seltenheit! Schon alleine daraus geht hervor, dass die Zielgruppe für den Zug nicht die breite Bevölkerung war.

## **Bespannung des Zuges bis 1939**

Es war der Ehrgeiz der jungen Reichsbahn, immer die besten und neuesten Lokomotiven für diesen Zug zum Einsatz zu bringen. So wurde der Zug in den Niederlanden von Loks der Reihe 3800 befördert, ab der Grenze in Arnheim über 410 km am Stück mit bay. Loks der Reihe 18.5 (bay. S3/6) des Bw Mannheim.

Die Strecke Köln bis Mainz von 183 km wurde ohne Halt durchfahren. Ab Mannheim bis Basel von bad. Loks der Reihe 18.3 (bad.IVh) bespannt. In der Schweiz erfolgte die Traktion elektrisch mit Loks der Baureihe Ae 4/7. Ab 1930 kam dann zunehmend die Einheitslok 01 ab Mannheim zum Einsatz, ab 1933, als genügend Maschinen vorhanden waren auf dem gesamten Laufweg.

## **Geschichte**

>>>>> Filmeinschub 28

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

Die Geschichte des Zuges ist extrem wechselhaft. Nach einem hervorragenden und weltweit beachteten Start kam, wie die gesamte junge Reichsbahn auch ihr Luxusprodukt durch die Weltwirtschaftskrise in erhebliche Probleme. Von dieser wurde der „Rheingold“ sogar besonders betroffen, blieb doch seine Zielgruppe, die Touristen aus Übersee bald weitgehend aus. Ein weiteres Problem wurde das sehr eng definierte Konzept des Luxuszuges.

### **1928 – 1939**

Ein erster, wenn auch noch nicht bedeutender Einschnitt in das Konzept wurde bereits anfangs der 30er Jahre vorgenommen. Durch die Veränderung des Publikums war auch die Struktur in der Zugbildung nicht mehr zu halten und so erfolgte 1934 ein Umbau einiger SBü 4-Wagen zu SABü 4-Wagen mit kleiner Küche. Durch den Einsatz dieser Wagen und das Weglassen von SBkü-Wagen und SA ohne Küche führte zu einer Veränderung des Konzepts und auch des Erscheinungsbildes des Zuges. Damit war es nämlich möglich, unter Beibehaltung des Qualitätsanspruchs die Kapazität des Zuges der Nachfrage besser anzupassen und damit die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Ab 1935 entfiel die Bestimmung, zwischen Lok und Wagen mit Reisenden ein unbesetzter Schutzwagen einzustellen (Im „Rheingold“ war das ein zweiter Packwagen bad. Bauart mit Mittelkanzel, den man in den „Rheingold“-Farben lackiert hatte). Damit war dann eine artreine Zugbildung für den gesamten Laufweg möglich. Dieser Laufweg war im südlichen Bereich, bedingt durch sich ändernde Nachfrage, aber auch aus politischen und wirtschaftlichen Gründen mehreren Änderungen und Kürzungen unterworfen, wovon auch die Führung der Kurswagen betroffen war. Im Wesentlichen war es jedoch so, dass es der Reichsbahn gelang, das

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

Produkt „Rheingold“ als Luxuszug zu etablieren und in den Grundzügen allen Bestrebungen von außen zum Trotz am Markt zu erhalten. Mit Kriegsbeginn Herbst 1939 wurden jedoch alle internationalen und alle hochwertigen Reisezüge der Reichsbahn ersatzlos eingestellt. Unter diese Anordnung der Reichsregierung fiel auch der „Rheingold“. Die Garnituren wurden aufgelöst und als erste Maßnahme abgestellt. Bald wurden die Wagen fast ausschließlich anderen Verwendungen, häufig im militärischen und im Sanitätsbereich zugeführt. Eine genaue Auflistung des Verbleibs der Wagen würde einerseits den Rahmen dieses Vortrags sprengen, wäre andererseits auch nicht authentisch belegbar möglich, weil damals vieles nicht sauber dokumentiert wurde oder unter dem Mantel des Staatsgeheimnisses geschah. Nach Kriegsende waren 17 der 29 „Rheingold“-Wagen im Netz der späteren DB verblieben. Der Rest war entweder zerstört oder wurde von anderen Bahnen genutzt, etwa als Speisewagen. Fanden anfangs mehrere Wagen Verwendung durch die Siegermächte und deren Militär, gelangten sie später in den regulären Dienst, verloren aber alle ihre Merkmale als Luxuswagen, wie Anstrich und Innenausstattung.

### **1951 – 1962**

Dem „Rheingold“ der Nachkriegszeit lag ein anderes Konzept zugrunde, das zuerst die Einbindung des Zuges in das hochwertige F-Zug-Netz (Blaues Netz) vorsah, dann später doch dem Zug alte Exklusivität verleihen wollte, ehe er im europäischen TEE-Netz aufging. In den Jahren nach 1945 hatte die Reichsbahn und ab 1949 die neu gegründete Deutsche Bundesbahn andere Sorgen, als für den internationalen Fernverkehr neue Luxuszüge zu installieren. Im Fahrplanjahr 1951 begann man dann jedoch vorsichtig mit dem Aufbau des „blauen

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

Netzes“, einer Konstruktion von hochwertigen Verbindungen für die neu aufblühende deutsche Wirtschaft und die sich abzeichnende Montan-Union und Europäische Wirtschaftsunion (EWU), war doch der PKW noch nicht Standard zur Bewegung über weitere Strecken.

Reisezugwagen aus den letzten Entwicklungen der Reichsbahn, die sogenannten Schürzenwagen der Reihe 39 und Wagen der Reihe 35/36 wurden rekonstruiert und aufgearbeitet, ebenso wie die relativ jungen Schnelltriebwagen der Baureihen VT 04 bis VT 07 sowie einige Elektrotriebwagen (ET 11). Mit den Diesel-Triebwagen wurde unter anderen die sogenannte Rheinschiene gebildet, ein Konstrukt mit einer bis dahin beispiellosen Flügelung von Kursen und gemeinsamer Trassennutzung, welche dann erst in späteren Jahren im RE-Verkehr eine Wiederbelebung fand, etwa im Pendelino-Konzept. Neben diesen Triebwagenkursen sollte auch ein hochwertiges Wagenzugkonzept eingeführt werden, die F-Züge. Zum Zeichen ihrer Hochwertigkeit waren diese Wagen blau lackiert und führten nur die erste Wagenklasse und meist einen Speisewagen. Innerhalb dieses Konzepts sollte auch der „Rheingold“ wieder aufleben. Anfangs war er aus Wagen der Reihen 28 und 35 gebildet. Diese wurden zügig durch einheitliche Schürzenwagen der Reihe 39 ersetzt. Herausstechend war nur der Speisewagen, ebenfalls meist ein Schürzenwagen, aber im klassischen Rot der DSG/Mitropa. Als Triebfahrzeuge kamen überwiegend Loks der Baureihen 01 und 03 zum Einsatz, nach Verfügbarkeit auch die neue Diesellok V 200.0, der langjährige Star der 50er und 60er Jahre der DB. Nach der schrittweise erfolgenden Elektrifizierung der Strecke des Laufwegs auch die Loks der Baureihe E 10. Schnell wurde der „Rheingold“ wieder zum international beliebten Fernreisezug, nachdem auch die alten Touristenströme wieder auflebten

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

und das Flugzeug noch keine oder nur eine bescheidene Konkurrenz zur Schiene war. Nachdem immer mehr die Wagen der 26,4 m-Klasse verfügbar waren, wurde auch der „Rheingold“ darauf umgestellt, nach außen waren diese Wagen und Züge nicht mehr als exklusive Luxuszüge hervorgehoben. Das sollte jedoch nur noch kurzen Bestand haben, ehe es zu einer grundsätzlich neuen Ausrichtung des „Rheingold“-Konzepts kam.

1957 beschlossen sechs europäische Eisenbahnverwaltungen (B, DB, FS, NS, SBB, SNCF) ein ganz neues, internationales Reisezugnetz erster Klasse in der Wertigkeit über den nationalen Fernzugnetzen liegend für den sich abzeichnenden Geschäftsreiseverkehr innerhalb der Montanunion zu installieren. Auch als Antwort auf den steigenden PKW- und Flugverkehr ist das TEE-Netz geboren und damit auch ein neues Paradeferd für die Deutsche Bundesbahn, der TEE-Gliederzug VT 11 in einer bisher unbekanntenen Komfortstufe im Angebot.

>>>> Filmeinschub 1962

### **1962 bis zum Ende 1987**

Dass die Triebwagen der TEE-Züge keine Dauerlösung sein konnten war von Anfang an klar und so begann man schon vor der Einführung des Konzepts mit der Planung eines nationalen, dem TEE gleichwertigen Angebots an Reisezügen. Dabei war eine wesentlich höhere Zugdichte und ein deutlich engmaschigeres Netz an Verbindungen mit engen zeitlichen Verknüpfungen das Ziel. Wichtig war in diesem Zusammenhang der rasche Fortschritt der Elektrifizierung des Streckennetzes. Der erste Schritt dazu sollte die Modernisierung des Klassikers „Rheingold“ sein. Es entstand ein Zug der Superlative, alle Wagen ausschließlich erster Klasse, jedoch mit bisher in Europa unbekanntenen Merkmalen. Alle

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

Fahrzeuge sollten in der neuen Standard-Länge von 26,4 m entsprechend dem Miehlig-Konzept gebaut werden, jedoch mit deutlich mehr Luxus als bisher. Es gab Wagen mit 9 statt bisher 10 Abteilen (Avüm 62- Bauart 111) für jeweils sechs Personen, sowie Großraumwagen (Apüm 62- Bauart 121) mit jeweils einem Raucher- und einem Nichtraucherabteil und insgesamt 60 Plätzen. Die Sitze in diesen Wagen waren je nach Fahrtrichtung verstellbar alle Sitze waren in den Fensterachsen angeordnet, sodass kein Reisender ein „Brett vor dem Kopf“ haben musste, wollte er die Landschaft betrachten. Zusätzlich zu diesen beiden Grundtypen gab es noch einen absolut innovativen Speisewagen (WRümg 62- Bauart 131) mit 48 Plätzen, der schon durch sein Äußeres auffiel, da der Küchenteil doppelstöckig war, was ihm schnell den Namen „Buckelspeisewagen“ einbrachte. Im unteren Bereich war der Spülbereich angeordnet, die Fertigung der Gerichte erfolgte im Oberdeck, wo auch ein Büffetbereich untergebracht war. Der Gastraum war normal einstöckig ausgeführt. Das zweite Fahrzeug, das für Aufsehen sorgte war ein Aussichtswagen (ADüm 62- Bauart 101), ein sogenannter Dome-Car nach amerikanischem Vorbild, der in seinem Mittelteil ein große Glaskanzel trug, auf zwölf drehbaren Einzelsitzen war eine Beobachtung der Landschaft ein besonderes Erlebnis. Der Name „Dome-Car“ hat aber nichts damit zu tun, dass man darin, wie fälschlicher Weise häufig behauptet wurde, einen besonders guten Blick auf die Dome an der Strecke habe. Neben diesem Aussichtsabteil verfügte der Wagen noch über einen Barbereich mit 22 Plätzen und ein fahrendes Sekretariat, das von eifrigen Geschäftsreisenden inklusive dem Kontakt zur Außenwelt genutzt werden konnte einschließlich Telefon und Fax. All diese Wagen waren für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen, obwohl es zu diesem Zeitpunkt noch kein reguläres Triebfahrzeug mit dieser

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

Höchstgeschwindigkeit gab. Kurzentschlossen wurden aus der laufenden Serie der Baureihe E 10 vier Fahrzeuge entnommen und mit den Drehgestellen der Versuchsloks für 200 km des BZA München ausgerüstet. Die Baureihe 10.12 war geboren, die erste E-Lok Baureihe der DB für 160 km/h. Diese vier Loks wurden beim Bw Heidelberg beheimatet, nach Auslieferung der erwarteten Bügelfalten-Loks beim Bw Nürnberg Hbf. Wagen und Loks wurden einheitlich, aber im Gegensatz zu den TEE-Zügen in Anlehnung an das „Rheingold“-Farbschema in Kobaltblau-Creme lackiert. Das bewährte Rheinschienen-Konzept wurde modifiziert wieder belebt und so wurde der „Rheingold“ mit dem „Rheinpfeil“ kombiniert, der München mit dem Rhein-Ruhr-Raum mit gleichen Qualitätsmerkmalen verband. Da die beiden Züge einen Kurswagentausch verordnet bekamen, war es nur logisch für den neuen Zug ebenfalls das gleiche Konzept einzuführen. Die beiden Züge wurden sofort Verkaufsschlager und bis 1968 neben den TEE-Garnituren die Starzüge der DB.

Hier sei ein kurzer persönlicher Einschub erlaubt, 1962, ich war noch sogenannter Fahrschüler, der täglich zwischen Daheim und Schule mit Zug und Straßenbahn pendelte. Staunend betrachteten einige Kumpels und ich den top gepflegten glänzenden „weiß-blauen“ Zug wenn er am frühen Nachmittag in Nürnberg Hbf mit seinem Personal in sauberen Uniformen und mit den Reisenden, die uns wahrscheinlich gar nicht wahrnahmen Station machte. Leider war es uns damals nicht vergönnt, einmal den Zug von Innen zu bestaunen oder gar einen Blick von der Aussichtskanzel nach außen zu werfen. 1968 wurden die beiden Züge auf Drängen der Europäischen Fahrplankonferenz in das Netz der TEE-Züge integriert und dieses gleichzeitig auf mehrere nationale Verbindungen erweitert. Die Sonderfahrzeuge Buckelspeisewagen und Aussichtswagen berei-

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

teten der DB in mehrfacher Hinsicht Probleme bei ihren Bestrebungen nach Vereinheitlichung und Freizügigkeit, aber auch im internationalen Verkehr, so dass man sich gegen die vielfältigen Argumente der Verkaufsstrategen dazu entschloss, diese Wagen aus dem Plandienst zu nehmen. Diese leider nicht glückliche Idee wurde noch vom Werkstättendienst unterstützt, da besonders der Aussichtswagen große Probleme im Unterhalt machte. Damit war es mit dem Starnimbus vorbei und es begann ein relativ steiler Abstieg und ein mehr oder weniger sang-und-klangloses Ende des Zuges, nachdem auch die ursprüngliche Idee des Reisens zur Erholung, einer zeitgeistgetriebenen Hektik gewichen war, ebenso wie das gemütliche Schauen beim Fahren. Versuche, den Zug mit neuen Laufwegen, etwa über Heidelberg nach München attraktiver zu machen scheiterten ebenso wie der Versuch der Vermarktung als reiner Touristik-Zug und so wurde der „Rheingold“ im Jahre 1987, nach 59 Jahren ersatzlos eingestellt. Ursachen für den Niedergang des legendären Zuges haben neben dem zunehmenden Auto-Verkehr, dem explodierenden Flugverkehr mit seinen hoch-und quersubventionierten Flugpreisen und dem zunehmenden Verlust am genussvollen Reisen sowie zunehmender Hektik auch einige andere Faktoren. Diese liegen bei der Bahn selbst, bei ihrer Unbeweglichkeit auf Veränderungen schnell und unbürokratisch zu reagieren, aber auch an der Unfähigkeit einiger Verantwortlicher in allen Geschäftsbereichen der DB, Nischen zu sehen und zu nutzen. Seine Idee und sein Ruf leben bis heute weiter und vielleicht wird eine eines Tages wieder etwas traditionsbewusstere „Deutsche Bahn“ sich eines Tages seiner besinnen und es gibt zum 100sten Geburtstag einen neuen innovativen „Rheingold“

## Verbleib der Fahrzeuge:

### Rheingold 1928

Bedingt durch die Wirren des Krieges, willkürlichen Grenzziehungen und Zusage von Material nach Ende des 2. Weltkrieges waren die 29 Wagen des „Rheingold“ in ganz Europa verstreut, etliche von ihnen zerstört oder durch Umbauten nicht mehr im Ursprung zu erkennen. In der Wagenübersicht der Deutschen Bahn von 1973 sind vom „Rheingold“ 1928 noch erhalten:

SB4ük-29 10713 und 10 715 als WRüg 151

SAB4ü-28/34 10 706 als Aüe 303

SB4ü-28 10 708 und 10 712 als Aüe 305

SB4ük-28 10703 (Modell von Liliput), 10 710 und SB4ük-29 10 717 als WGüg in Frankfurt, Münster und München

SPwgü 105 102 als Düe 949 (Modell von Liliput)

Inzwischen gibt es im Regelverkehr der Deutschen Bahn keine Wagen aus dem „Rheingold“-Park der ersten Generation mehr, jedoch sind eine Reihe von Fahrzeugen von rührigen Eisenbahnfreunden erhalten worden:

Private Initiativen wie etwa die Kölner Eisenbahnfreunde haben es sich zur Aufgabe gemacht, das Material des „Rheingold“ in Europa aufzuspüren, zu erwerben und auch in Zukunft entweder museal oder lauffähig für Sonderfahrten zu erwerben.

### Rheingold Nachkriegszüge

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

Über den Verbleib der Wagen der Reihen 35/36 und 39 (Schürzenwagen) des „Rheingold“ vor 1962 gibt es keine verwertbaren Informationen, wurden die Fahrzeuge doch später im regulären D-Zug-Betrieb abgefahren. Die blauen 26,4m-Wagen gingen im F-Zug-Netz auf. Es gibt sicher Spezialisten, die die Lebensläufe der einzelnen Wagen festgehalten haben.

Zum „Rheingold“ von 1962 ist zu sagen, dass die Wagen der Gattungen Av und Ap im Laufe der Zeit auch in den allgemeinen TEE- und IC-Dienst gelangten, dass die Wagen des Rheingold und des Rheinpfails jedoch eine Komfortstufe höher lagen als ihre restlichen später beschafften Brüder. Den Unterschied haben vermutlich nur wenige Reisende festgestellt, wie etwa die Änderungsmöglichkeit der Sitzrichtung, die bei späteren Serien aus Kostengründen aufgegeben wurde. Im Zuge fälliger Revisionen wurden die meisten Zusatzausstattungen ausgebaut bzw. an die Regelausführungen angepasst. Die Speisewagen schieden wegen ihrer Sonderbauart bald als Splittergattung aus dem Regelbetrieb. Ein Wagen ist beim EK als Werbefahrzeug erhalten, ein Wagen war kurze Zeit beim Reisebüro „Apfelpfeil“ eingesetzt. Der Verbleib der restlichen Wagen liegt im Dunkeln.

### **Viel bunter ist der weitere Lebensweg der Dome-Car-Wagen ADÜm 101**

Die fünf gebauten Wagen gelangten von der DB im Jahre 1973 zum Reisebüro „Apfelpfeil“, das damit exklusive Reisen anbieten wollte. Damit war allerdings 1980 wieder Schluss und die Wagen gelangten zum Reisebüro „Mittelthurgau“, das ebenfalls besondere Reisen in ganz Europa anbot und zu diesem Zweck die Wagen so umbauen ließ, dass sie die Lichtraumforderungen in Europa (ohne BR) erfüllten. Allzu viel Erfolg war diesem Einsatz trotz eines spektakulären Po-

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

larexpress-Angebot ebenfalls nicht beschieden und die Wagen gelangten zur schwedischen Erzbahngesellschaft LKAB, die die Wagen total überarbeitete und mit landestypischen Motiven (**Modell von ROCO**) für mehrere Jahre auf die Reise in polaren Regionen geschickt hat. Um die Jahrtausendwende trennten sich die Wege der Wagen und sie kamen aus Skandinavien zurück:

001 zu „Railpromotion“

002 zu den Freunden der Eisenbahn (FEK) in Köln

003 zu „Railadventure“ für Sonderfahrten

004 zu AKE Eisenbahntouristik

005 zum Verkehrsmuseum der DB in Koblenz

Ein weiteres Einsteigen in die Geschichte dieser Wagen würde den Rahmen des Vortrags sprengen.

### **Der „Rheingold“ in der Welt der Modellbahn:**

#### **Maßstab 1:87 – 1:100 (H0)**

#### **Rheingold 1928**

Lange Jahre war der „Rheingold“ kein Thema für die Modellbahn, obwohl viele Blech-Wagen der damaligen Spielzeugbahnen, aber auch der ernsthaften Modellbahner das Design des „Rheingold“ mehr oder weniger gut nachempfanden. 1972 brachte die österreichische Firma Liliput einen für die damalige Zeit hervorragenden Zug, exakt im Maßstab 1:87 auf den Markt und kurz darauf

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

auch noch passende Loks der Baureihe 18.4 (war nie Zuglok des „Rheingold“) und 18.5 (bay. S 3/6) und 18.3 (bad IVh) folgen ließ, wobei das Aussehen bestehend, die Laufeigenschaften sowohl von Wagen als auch Loks häufig mehr Frust als Lust waren. Im Laufe der Jahre folgten mehrere Hersteller in vielen Spurweiten in immer besserer Qualität, auch der Liliput-Zug erschien später in einer makellosen Neuauflage und mit geänderten Wagennummern. Die Märklin-Gruppe setzte im Jahr 2018 wohl ein kaum zu überbietendes Highlight mit einer Ganzmetall-Ausführung von Lok und Wagen zu einem Preis, der schon alleine den Zug weit aus der Massenware heraushebt.

### **Rheingold 1962**

Hier war es die britische Firma „Hornby-Acho“ die bereits 1963 einen zwar verkürzten (24,5 cm), aber für die damalige Zeit sehr guten Zug auf den Markt zu platzieren versuchte. Der Erfolg war im Lande der traditionellen Märklin-System-Fahrer eher bescheiden, war die Firma doch bislang nur Insidern der Modellbahnszene und auch denen nur ein vager Begriff. Fleischmann nutzte 1964 die Chance im Maßstab 1:85 seine E 10 und die relativ alten Büm-Wagen (24,5 cm) mit Blechboden in creme/Blau zu lackieren und als Rheingold/Rheinpfeil auf den Markt zu bringen (Modell). Lima aus Italien war deutlich erfolgreicher mit seinen Wagen im Maßstab 1:100, aber leider mit dem Makel der Spielzeugbahn (zu Unrecht) behaftet. Die für die damalige Zeit gut gemachten innovativen Wagen aus glasklarem Kunststoff und hervorragender Lackierung fanden auch dank ihrer Preisgünstigkeit weite Verbreitung. Dann erst folgten die deutschen Hersteller, Röwa, Märklin, Fleischmann usw. teilweise mit stümperhafter Ausführung, verkürzt bis zum Spielzeug. Erst spät folgte eine

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

Flut guter Modelle, so dass heute nahezu alle möglichen Kombinationen der Zugbildung durch die Jahrzehnte möglich sind. Hier sei auf unsere Ausstellungswand hingewiesen. Leider sind in den letzten Monaten einige dem Kommerz geschuldete Phantasie-Produkte auf dem Markt gelandet, die mit Modellbahn nichts mehr zu tun haben, bis dahin, dass die Vorbilder nach den Modellen geschaffen wurden.

### **Maßstab 1:160 (N)**

Der Firma Arnold gebührt die Ehre, in Spur N den ersten kompletten „Rheingold“ von 1928, also Lok S3/6 und 5 Wagen auf den Markt zu bringen. Inzwischen gibt es von allen namhaften Herstellern Fahrzeuge in guter Qualität, um den Zug durch die Epochen nachbilden zu können.

### **Weitere Spurweiten:**

In nahezu allen anderen Spurweiten gibt es ebenfalls ein, teilweise sehr hochpreisiges, Angebot an Fahrzeugen zum Thema. Aufgrund der Vielfalt des Angebots gehe ich darauf nicht detailliert ein.

### **Unsere Schauwand**

Eine Vielzahl an Modellen von „Rheingold“-Fahrzeugen vieler Hersteller und verschiedener Spurweiten und Systeme, sowie unterschiedlicher Entstehungszeiten finden Sie an unserer großen Schauwand mit umfassenden Erklärungen.

**Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und Geduld**

## 90 Jahre „Rheingold“ – ein Zug und (s)eine Geschichte

### Literatur:

Wikipedia

Deutsche Bundesbahn: Personenwagenverzeichnis 1973

Alba-Verlag: Die Reisezugwagen der deutschen Eisenbahnen

Geramond: Die Eisenbahn am Rhein

TEE - Paradezüge im Schnellverkehr

Merker und Fischer: 75 Jahre Mitropa

DB-Museum: Rheingold- ein europäischer Luxuszug