

## Zweiter Streich von DM Toys: Der TEE Rheingold 1983

### Vorbild



**Bild1: Wagen Set Pressefoto**

Seit seiner Einführung 1928 war der Rheingold auf deutschen Bahnen immer ein besonderer Luxuszug, mit speziellen Wagen, die nur im Rheingold eingesetzt wurden. Bei seiner Inbetriebnahme 1928 firmierte der Rheingold als FFD 101/102 mit dem Laufweg Holland-Schweiz entlang des Rheintals. Selbstverständlich führte der Zug nur die damalige 1. und 2. Klasse; die Sitzwagen hatten beige/violetten Anstrich. Zu Kriegsbeginn 1939 wurde der Zugbetrieb eingestellt, und dann dauerte es bis 1951, bis der Rheingold Wiederauferstehung feierte, mit für den Zweck eigens hergerichteten stahlblauen Schürzenwagen. Anfangs führte der Zug alle 3 Klassen, fuhr aber als F-Zug. 1962 brach eine neue Ära an: Inzwischen waren weite Teile der Strecke elektrifiziert, sodass zur Fahrzeitbeschleunigung Elloks eingesetzt werden konnten. Auch für diesen Zug wurden eigens Wagen und Loks beschafft, am auffälligsten waren der Buckelspeisewagen und der Aussichtswagen. Alle neuen Wagen und die Lok hatten blau/beigen Anstrich. Der neue Zug führte nur die 1. Klasse und war zunächst als F-Zug zugelassen. 1965 wertete man den Zug auf und ließ ihn in den neuen Farben beige/rot als TEE fahren. Ab 1966 konnte auf allen Streckenteilen in Deutschland der Rheingold elektrisch gefahren werden.

Nach 1972 und 1979 ging es den TEE-Zügen an den Kragen: Durch das IC- System (Taktverkehr mit Systemhalten) passten die TEE- Züge nicht mehr hinein. 1979 wurden für alle IC- Züge die 2. Klasse eingeführt und das neue Motto hieß: Jede Stunde- jede Klasse. Trotzdem fuhr der Rheingold als TEE noch weiter. 1983 wollte man den Rheingold wieder als Luxuszug aufwerten und baute eigens IC-Wagen um und versah den Wagen unter dem Fensterband einen orangenen Zierstreifen. Drei Großraumwagen Apm 122 wurden zu Clubwagen WGMh 804 umgebaut und nur im neuen Rheingold eingesetzt. Diese Wagen hatten ein spezielles Rheingold-Logo. Insgesamt wurden für den 1983er Rheingold 15 Av, 6 Ap und 3 WR generalüberholt. Gefahren wurde der Rheingold als Zugstamm Niederlande-Basel (-Genf) als TEE 6/7 mit Kurswagenteil nach München/ Salzburg als TEE 16/17. Diese Zugnummern werden auch bei den Modellen angezeigt. Zugteilung war in Mannheim 1983 und später in Mainz. Mangels des erhofften Zuspruchs wurde 1987 der Rheingold als letzter TEE-Zug eingestellt. Interessanterweise befuhr der Flügelzug nicht die schnellste Strecke nach München über Stuttgart- Ulm- Augsburg, sondern bei Zugteilung in Mannheim über Heidelberg- Heilbronn- Stuttgart- Nördlingen und Augsburg. Nach der Zugteilung in Mainz war als Fahrweg Darmstadt- Heidelberg- Neckartal- Stuttgart- Ulm- München vorgesehen.

Am 30. Mai 1987 verkehrte der Rheingold das letzte Mal. Der Name Rheingold wurde keinem IC bzw. ICE mehr übertragen.

Der Abteilwagen **Avmz 111** wurde ab 1962 insgesamt 267 Mal gebaut, ab 1964 mit Steildach. Je nach verbauten Drehgestell war der Wagen für 160 km/h (mit Klotzbremse) oder 200 km/h (Scheibenbremse) zugelassen. Ab 1972 erhielten die Wagen Klappstufen und Schwenkschiebetüren statt der ursprünglichen Drehfalttüren. Der Wagen hatte 54 Sitzplätze. Auch der Großraumwagen **Apmz 121**, der 100 Mal ab 1962 gebaut wurde, durchlief ähnliche Änderungen wie der Avmz 111. Er hatte nur 48 Sitze, spätere Lieferserien 51 Sitze. Beide Wagen hatten ihren ersten Einsatz im Rheingold 1962.

## Modell

Schon immer war der Rheingold für Modellbahnhersteller und Modellbahner attraktiv: Im Laufe der Zeit brachten alle namhaften Hersteller den Rheingold in allen Epochen heraus. Arnold, Minitrix und Hobbytrain den DRG- Rheingold, Minitrix den Rheingold der 50er Jahre, Minibahn (Lima), Arnold und Minitrix den 62er Rheingold, aus Wagenmaterial von Arnold, Fleischmann oder Minitrix konnte man sich den ersten TEE- Rheingold zusammenstellen. Schon 1965 stellte Minitrix einen verkürzten 62er blau/beigen Rheingoldwagen her, dem 1967 ein TEE- Rheingold Wagen Set – alle verkürzten Wagen waren einzeln erhältlich- folgte. Im gleichen Jahr legte Arnold seine unverkürzten TEE- Wagen auf, die wegen gleichem Fahrgestell alle die gleiche Betriebsnummer 10 421 aufwiesen.

Der 62er und TEE- Rheingold wurde 2016/17 von der Händlergruppe „Wilde 13“ als 5er Wagen Set (Museumszug) angeboten, die auch von Arnold produziert wurden. Jüngstes Kind ist der 1983er Rheingold, der letztes Jahr von Minitrix angekündigt wurde- aber noch nicht ausgeliefert ist- und der von DM Toys, der auch von Arnold produziert wurde. Minitrix wird den 83er Rheingold in zwei Zugsets anbieten: Den Stammzug nach Basel mit einer 103 und 3 Wagen (Av, Ap und WR) und den Flügelzug mit einer 112 und 3 Wagen (Av, Ap und WG). Den Avmh 111.1 soll es auch einzeln geben.

Neu in der Runde ist DM Toys mit dem Wagen Set aus 4 Wagen, die Arnold produziert hat. Dem Set gehören die in der Tabelle genannten Wagen an.

Wagen des Sets #HNS 4221 von Arnold

#Nummer	Bauart	Wagennr.	REV-Datum	gebaut	Verbleib
4221-1	Avmz 111.1	19-90 164-3	22.3.82	1975	† 2001
4221-2	Avmz 111.1	19-90 165-0	10.10.81	1973	U 2003
4221-3	Apmz 122	18-90 076-0	12.8.81	1976	U 1989
4221-4	WGmh 804	89-70 401-8	27.5.83	1968	Museum

Bei den Wagen konnte Arnold auf seine geglückte Konstruktion von 1996 zurückgreifen: Mit Arnolds Fusion mit Minibahn (Lima) waren gut gelungene Rheingold- (TEE-) Wagen herein gekommen, denen Arnold noch eine Kurzkupplung spendiert hat. Diese Kurzkupplung verdiente auch wirklich ihren Namen: Der Abstand der Wagen betrug mit der Werkskupplung nur 5 mm, sodass Modellbahner Schwierigkeiten hatten, den Wagen eine Fleischmann- Kurzkupplung zu verpassen. Gelöst wurde schließlich das Problem, indem Kleinserienhersteller die dünnere Gummiwülste an den Wagenübergängen als Ersatzteil

anboten. Auch heute noch gehören diese Arnold-Wagen zu den besten TEE- Wagen, die es in N gibt. Auch die vorliegenden Wagen des 83er Rheingold haben dünnere Gummiwülste.

### Bilder Wagen des Sets



**Bild 2 Avmh 1**



**Bild 3 Avmh 2**



**Bild 4 Apmh**



**Bild 5 WGMh**



**Bild 6 Avm: Vergleich 83er Rheingold (rechts) mit Urmodell von 1996**

So sind dann auch auf dem ersten Blick doch Unterschiede zwischen dem 1996er Avmz und den neuesten Avmz zu sehen. Hier hat Arnold einige Änderungen dem Wagen angedeihen lassen: So wurden die Türen des Wagens nebst Einstiegsstufen modernisiert, auch wurden dem Wagen neue Drehgestelle spendiert. Nicht zuletzt hat der 83er Rheingoldwagen ein Steildach bekommen.



**Bild 7 Avm: Vergleich 83er Rheingold (rechts) mit Wagen Wilde 13**

Auch hier sind Änderungen sichtbar: Neue Drehgestelle und der Einstieg (Türen und Stufen) wurden verändert. Auch das „Made in China“ ist identisch.



**Bild 8 und 9: Unterboden aller drei Wagen: oben 96er, Mitte Wilde 13, unten 83er Rheingold**

Hier kann der geneigte Leser selbst sehen, wo die Unterschiede sind.



## Einsatz auf der Anlage

Der Modellbahner hat die freie Wahl des Einsatzes des Flügelzugs: Als TEE mit allen vier Wagen des Sets, aber auch im Winterabschnitt nur mit drei Wagen, wobei meistens ein Av fehlte.

Wer es noch enger gekuppelt haben will, hier der Versuch mit Beispielsbildern mit der PEHO-Clipskupplung und der neuen Kupplung von 9mm. Am engsten kuppelt die PEHO-Clipskupplung, gefolgt von der 9mm Kupplung.



**Bild 10 Gekuppelt mit PEHO- Clipskupplung**



**Bild 11 Gekuppelt mit Kupplung 9mm (ein Wagen)**



**Bild 12 Gekuppelt mit Kupplung 9mm (beide Wagen)**



**Bild 13 Originalkupplung**

Zugloks für den Flügelzug gab es viele: Es wurden die Kasten- 110, die Bügelfalten- 110, die 111 und 112 eingesetzt. Zum Schluss hatte auch die 103 die Ehre, den Zug zu ziehen. Hier kann der Modellbahner auf viele seiner Elloks zurückgreifen, denn alle Loks gibt bzw. gab es im Handel. Anders der Stammzug nach Basel: Der hatte immer eine 103 als Zuglok.

### **Ausblick**

Es wurde schon spekuliert, auch den 83er Stammzug des Rheingolds zu produzieren. Dieser Zug hatte für den Laufweg Niederlande- Schweiz folgende Wagen: 3x Avmz, 1x Apmz, 1x WRmh 132, alle mit dem orangenen Zierband unter den Fenstern. Auch den WRmh hatte Arnold im Programm (172 mm lang), sodass es keine große Schwierigkeit sein dürfte, auch diesen Zug zu produzieren. Zusammen mit den o.g. Zugflügel gäbe es für das Rheintal Mainz-Duisburg einen herrlichen 9 Wagen Zug, mit einer 103 als Zuglok. Auch die Lok hatte Arnold im Programm. Warten wir mal ab, ob auch dieser Zug noch kommt.

Klaus Kosack

Lit.: P. Goette, Rheingold- Legende auf Schienen, Freiburg 2014

F. Ernst, Rheingold- Luxuszug durch sechs Jahrzehnte, Düsseldorf 1984

H. J. Obermeyer, Taschenbuch Deutsche Reisezugwagen, Stuttgart 1978

K. Koschinski, Rheingold- Luxuriös durch sechs Jahrzehnte, = Eisenbahn Journal Spezial 1/2011

H.-W. Scharf/ F. Ernst, Vom Fernschnellzug zum Intercity, Freiburg 1983