

## Der „Rheingold“ 1962 von Arnold

Im Laufe des Jahres 2021 brachte Arnold zwei Wagensets des Rheingold 1962 heraus. Im Set 4313 war der Aussichtswagen ADüm-62 und zwei Abteilwagen Avüm-62; im zweiten Set ist der Buckelspeisewagen WRümh-62 und zwei Großraumwagen Apüm-62 enthalten. Mit den 6 Wagen zusammen lässt sich der Rheingold von 1962 nachbilden. Dazu noch eine Zuglok, es passt bestens die E 10.12 von Fleischmann (Kastenlok) oder die Bügelfalten E 10.12 von Minitrix oder Hobbytrain dazu. Leider ist zurzeit keine der o.g. Loks mit der passenden Farbgebung mehr im Handel.

### Vorbild

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<sup>122</sup> wurden zu Clubwagen WGmh<sup>804</sup> umgebaut und nur im neuen Rheingold eingesetzt. Diese Wagen hatten ein spezielles Rheingold-Logo. Am 30. Mai 1987 verkehrte der Rheingold das letzte Mal. Der Name Rheingold wurde keinem IC bzw. ICE mehr übertragen.

Der Clou bei dem neuen 62er Rheingold waren die neuen Wagen, die eigens für den Zweck gebaut wurden.



Bild1: Wagenset 2 (Werksfoto)



Bild2: Wagenset 1 (Werksfoto)

Der Abteilwagen **Avüm-62** wurde ab 1962 insgesamt 267-mal gebaut, ab 1964 mit Steildach. Je nach verbautem 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 **Apüm-62**, der 100-mal ab 1962 gebaut wurde, durchlief ähnliche Änderungen wie der Avüm-62. Er hatte nur 48 Sitze, spätere Lieferserien 51 Sitze. Vom Buckelspeisewagen **WRüm-62** wurden fünf Wagen beschafft. Die ersten beiden Wagen gingen noch an die DSG, die letzten an die DB. Küche und Spülraum waren in verschiedenen Stockwerken untergebracht, die Herde im 1. Stock, angeordnet, so musste das Dach gewölbt ausgeführt werden. Die vierte neue Bauart war der Aussichtswagen **AD4üm-62**, der auch fünf Mal gebaut wurde. Auch hier gab es zwei Ausführungen: Eine Aussichtskanzel mit 4 und 8 Scheiben, wobei die ältere Ausführung, die mit 8 Seitenscheiben war. Im Aussichtsraum hatte der Wagen 22 Sitzplätze, ferner gab es 12 Sitzplätze 1. Kl. und die Bar bot nochmal 15 Sitzplätze an.

Alle vier o.g. Wagen fanden bei den F-Zügen Rheingold/ Rheinpfail 1962 ihren ersten Einsatz. Insgesamt stellte die DB 377 neue Wagen in Dienst.

## Modell

Schon immer war der Rheingold für Modellbahnhersteller und Modellbahner äußerst 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.

Im Auftrag von DM Toys produzierte Arnold auch den 83er TEE-Rheingold. Dieser wurde im Blog schon behandelt. <https://www.dm-toys.de/de/blogartikel/der-tee-rheingold-1983-von-arnold-fuer-dm-toys-limitedmodels.html>

### Wagen des Sets #HN 4314 von Arnold

#Nummer	Bauart	Wagennr.	REV-Datum	gebaut	Verbleib
4314-1	Apüm-62	10 501 Mü	20.5.63	1962	U 1966
4314-2	Apüm-62	10 502 Mü	20.5.63	1962	U 1966
4314-3	WRüm-62	103 DSG	18.5.63	1963	U 1965

Alle drei Wagen des o.g. Sets haben verschiedene Ziele: Der Speisewagen bis Basel SBB, ein Großraumwagen nach Chur und der andere nach München. Also beide Wagen sind Kurswagen. Ein kleiner Wermutstropfen: Ein Speisewagen mit der Wagennummer 103 gab es nicht; der 103er bekam ab Werk die Nummer 11 103. Das fällt aber nur mit einer großen Lupe auf.

Als der Zug 1965 zum TEE aufgewertet wurde, bekamen alle Wagen die rot/beige TEE-Lackierung und Computer-Nummern. Zeitgleich wurden die DSG-Wagen von der DB übernommen und das DSG-Logo entfernt. Damit waren die Wagen nur in einem kurzen Zeitabschnitt in der blau/beigen Lackierung im Einsatz, wobei die neuen Farben nicht über Nacht an allen Wagen angebracht wurden. So gab es in einer Übergangszeit TEE-Züge, die Wagen beider Farben hatten.

Bei den Wagen konnte Arnold auf seine geglückte Konstruktion von 1996 zurückgreifen: Mit Arnolds Fusion mit Minibahn (Lima) waren gut gelungene Rheingold- (TEE-) Wagen hereingekommen, 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 F/TEE- Wagen, die es in N gibt. Auch die vorliegenden Wagen des 62er Rheingolds haben die dünneren Gummiwülste.



Bild 3 Apüm-62 -1



Bild 4 Apüm-62 -2



Bild 5 WRümh-62



Bild 6 Avüm-62

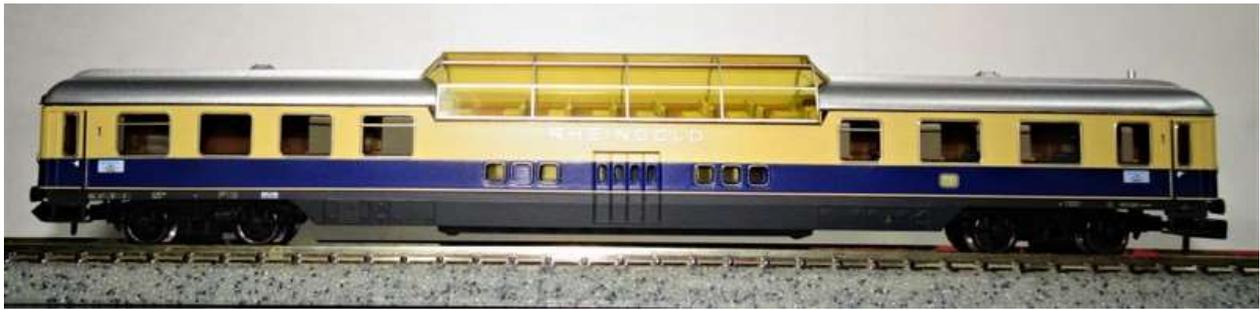


Bild 7 : ADüm-62



Bild 8 Apm: Abstand ab Werk

Die Wagen laufen leicht und auch auf R1 können die Wagen eingesetzt werden, wenn man den Überhang der Wagen in der Kurve ignoriert. Oben auf dem Bild kann der Abstand der Wagen ab Werk bewundert werden. Er beträgt knapp 5 mm, sodass eine Kurzkupplung nicht unbedingt erforderlich ist.



Bild 9: Apm: Unterseite Arnold oben 2021, Mitte 2017 unten 1996



**Bild 10: Apm: Unterseite oben 2021 unten 1983**



**Bild 11: Apm 1975 und 2021**

So sind dann auch auf dem ersten Blick doch Unterschiede zwischen dem 1975er Apm und den neuesten Apm zu sehen. Hier hat Arnold einige Änderungen dem Wagen angeeignet lassen: So wurden die Türen des Wagens nebst Einstiegsstufen modernisiert, auch wurden dem Wagen neue Drehgestelle spendiert, die jetzt keine Bremsklötze mehr aufweisen, sondern Brems scheiben, ein Hinweis darauf, dass der Wagen für 200 km/h zugelassen war. Das Markanteste war aber die Tieferlegung des Wagens und die Kurzkupplung. Richtig hat der neue Apm ein Runddach, während sein 46 Jahre älterer Bruder noch das neuere Steildach aufweist. Bei beiden Wagen gibt es noch etwas zum Meckern: Das Klofenster ist bei allen Wagen geriffelt ausgeführt, es hätte weiß sein sollen.

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

Zu guter Letzt ein Foto der Zuglok, wie sie 1962 provisorisch eingesetzt worden war. Die Lok bekam neue Drehgestelle mit anderer Übersetzung und so konnte die Lok 160 km/h schnell fahren. Nach gut einem halben Jahr standen die eigentlich gedachten Bügelfalten E 10.12 zur Verfügung. So wurden die Provisorien Zug um Zug aus dem Rheingold-Verkehr herausgenommen und in normale E 10 zurückgebaut. Gleichzeitig wurde die Loknummer um 1000 vermindert.



Bild 12: Zuglok für den Rheingolf- Fleischmann E 10.12

### **Einsatz auf der Anlage**

Der Modellbahner hat die freie Wahl des Einsatzes des Zuges. Anfangs war die Wagenreihung Lok- Avm-Apm-Apm-WRm-ADm-Avm, also 6 Wagen für den Zug. In Duisburg wurden die Wagen vom Rheingold und Rheinfeil getauscht. Von Duisburg bis Mannheim fuhren die beiden Züge im Abstand von 8 Minuten hintereinander, dort trennten sich die Wege.

Zugloks für den Zug gab es viele: Es wurden die Kasten- E 10 in blau oder in blau/beige, später die Bügelfalten- E 10 in beiden Farben eingesetzt. Im Abschnitt Duisburg- Emmerich- Arnheim kam anfangs die V 200 vom Bw Hamm zum Einsatz. Bei Ausfall der E 10.12 kam schon mal die blaue E 10 zum Zuge, was allerdings mit Verspätungen verbunden war, da die normale E 10 keine 160 km/h schaffte.

### **Ausblick**

Das war schon das dritte Mal, dass Arnold die Wagen für den 62er Rheingold produziert hat. Den Anfang machte eine Zugpackung mit einer Kasten- Ellok E 10.12 und fünf Wagen (# 0147), später wurde der Zug als „Museumszug“ für die wilde 13 produziert und dieses Jahr folgten die beiden Sets.

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

K. Kosack, <https://www.dm-toys.de/de/blogartikel/der-tee-rheingold-1983-von-arnold-fuer-dm-toys-limitedmodels.html>