



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

5/1987
Juni

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 150 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

5/87

ISSN 0720-051X 13. Jahrgang

Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5

Telefon (08141) 5048 und 5049

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker

Horst Obermayer

Andreas Ritz

Anzeigen: Anne Rödel,

Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,

Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,

H. Kundmann, H. Lohstädt,

B. Ottersbach, H. Rauter,

Dr. Scheingraber, P. Schiebel,

J. Stockkläusner.

Modellaufnahmen:

Ing. H. Obermayer, P. Schiebel,

W. Kosak, J. Giebelhausen

Textverarbeitung: H. Merker Verlag

Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.

Verona — Via Morgagni, 30

1987 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.

Abonnement (1987): DM 104,50 (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto

1987 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

Abonnement (1987): DM 68,— (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(BLZ 70010080)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 70163370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9 vom 1. Januar 1987.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden!



Aus dem Inhalt . . .

Seite

Abschied vom »Rheingold«	4
Einheitstriebwagen der deutschen Reichsbahn (Teil 3)	16
Dieseltriebzug 628 102 im Graben gelandet	26
Frühdienst im Stellwerk Wiesbaden-Dotzheim	29
Ein Schienenbus auf der Straße	34
Die sächsische XII H2 — Baureihe 38 ² —3	39
Die Baureihe 38 ² —3 als Modell von Piko	45
Bücherecke	49, 52
Mini-Markt	54
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	56
Karwendelbahn-Motive	58
Schneider Schorsch	62
6 Clubanlage des MEC Singen	72
7 N-Diorama zur Länderbahnzeit	76
Eine Bahnstation im Bayerischen (Teil 4)	80
1 Z-Modul zu Testzwecken für H0 (Teil 2)	86
Diorama anno 1947	90
Schaufenster der Neuheiten	92

Die Seiten 49—52 mit der Sektion 21 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

»Abschied vom Rheingold« lautet der Titel des Beitrages über den Luxuszug mit dem berühmten Namen, der auf Seite 4 in dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals beginnt. Die Aufnahme vom 30. 08. 1985 zeigt diesen Zug auf der Fahrt über die Geislinger Steige, geführt von der Lokomotive 103 190. In Kürze wird der TEE 17 den Bahnhof Amstetten (Württ.) durchfahren.

Foto: A. Ritz

Zu unserem Poster (Seite 48/53):

Mit einer bemerkenswerten Personenzug-Garnitur ist eine Lokomotive der preußischen Gattung P 8 in der Nähe von Bestwig unterwegs. Die Aufnahme entstand Mitte der fünfziger Jahre an der Strecke Hagen — Warburg (Westf.).

Foto: H. Säuberlich



Abschied vom »Rheingold«

Nun ist es also amtlich, im Sommerfahrplan des Jahres 1987 wird man den TEE "Rheingold" nicht mehr finden. Bereits im vergangenen Herbst war in eingeweihten Kreisen, allerdings noch hinter vorgehaltener Hand, von diesem Abschied gesprochen worden.

In den letzten Jahren hat dieser Zug mit dem berühmten Namen seine angestammte Strecke, vor allem aber auch sein Publikum verloren. Der Verfall des Dollarkurses führte zu einem spürbaren Ausbleiben von Reisenden aus Übersee. Auch der vorübergehend

eingesetzte Flügelzug von Mannheim über Stuttgart brachte nicht den erhofften Erfolg. Inzwischen lehnte es die Verwaltung der Niederländischen Staatsbahnen ab, den Zug weiterhin bis nach Amsterdam fahren zu lassen. Als Begründung für diese Weige-

Bild 2: Es heißt Abschied nehmen vom TEE "Rheingold"; im Sommerfahrplan, gültig seit 31.05.1987, wird man diesen berühmten Zug vergeblich suchen. Das Foto zeigt die 103 136 mit dem TEE 17 nach Salzburg in Darmstadt Süd am 26.08.1985.
Foto: M. Niedt





rung wurden Schwierigkeiten bei der Fahrplananpassung genannt. Um den letzten erstklassigen TEE-Zug der Deutschen Bundesbahn zu retten, erwogen die deutschen Fahrplanexperten einen Zuglauf von Dortmund über Köln und München nach Wien. Nun zeigte sich aber, daß sich auch dieses Vorhaben nicht realisieren läßt. So wurde schließlich der 30. Mai dieses Jahres zum unwiderruflichen Termin für die letzte Fahrt des "Rheingolds".

Dieses Ereignis ist Anlaß zu einer Aufzeichnung der Geschichte dieses legendären Zuges, für den nach 59 Jahren das Ende kam.

Komfort war Trumpf

Bereits im Jahre 1927 hatte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den Auftrag zur Entwicklung und zum Bau von 20 Wagen mit besonderem Komfort für den Einsatz in Fernschnellzügen gegeben. Bei der Fahrplankonferenz im Herbst des Jahres 1927 wurde dann eine Tagesschnellverbindung zwischen Holland und der Schweiz erörtert. Endpunkte des neuen Luxuszuges, des "Rheingold", sollten Hoek von Holland bzw. Amsterdam im Norden und Basel im Süden sein. Am 15. Mai des Jahres 1928 war es dann soweit, der "Rheingold" ging auf seine

Bild 1: Der TEE 16, der Flügelzug des "Rheingold" aus Salzburg, bespannt mit der 103 181, durchfährt am 26.03.1986 den Bahnhof Maisach (Strecke München – Augsburg).
Foto: M. Niedt

Bild 3: Am Rhein entlang von Holland bis in die Schweiz, – das war die Stammroute des "Rheingold" seit seiner Einführung im Jahre 1928. Der TEE "Rheingold" am 12.08.1985 bei Oberwesel.
Foto: H. Säuberlich





Bild 4: Lokomotiven der bayerischen Gattung S 3/6 waren in den ersten Jahren des "Rheingold" häufig als Zugpferd eingesetzt. Hier verläßt die 18 518 mit dem FFD 101 den Hauptbahnhof Bonn.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 5: Einer der 1929 nachgebauten Salonwagen mit Küche der Gattung SB 4 üK-29, der später die Reichsbahn-Wagennummer 10717 trug.
Foto: Werkfoto Wegmann, Sammlung Dr. Scheingraber

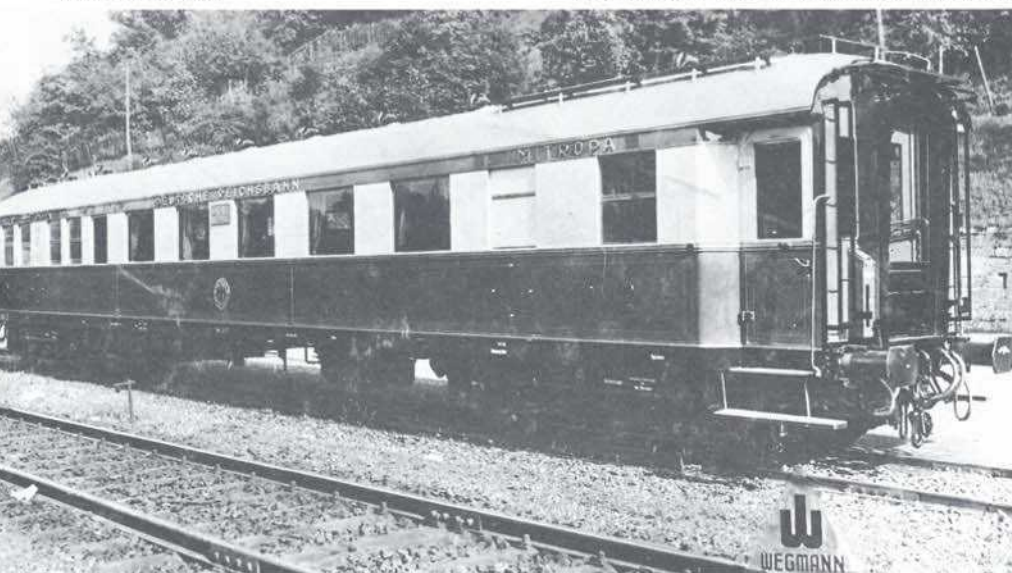
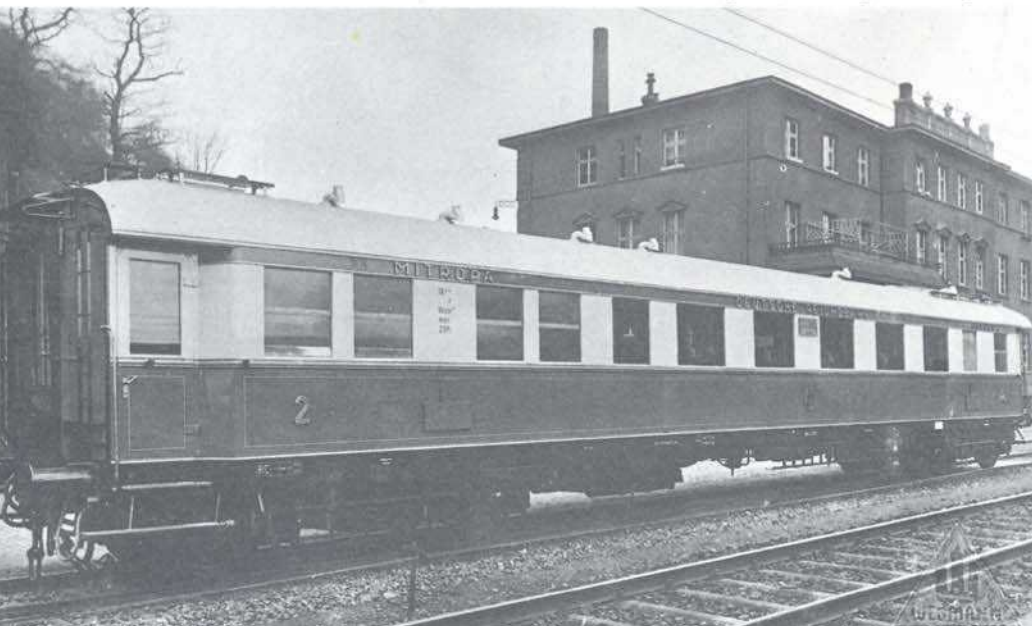
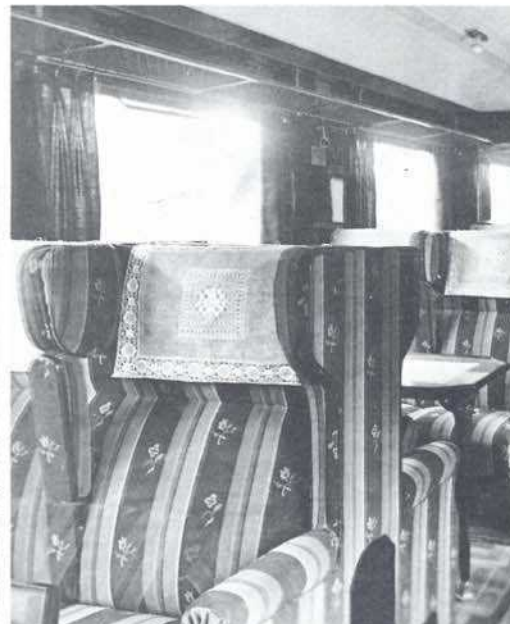
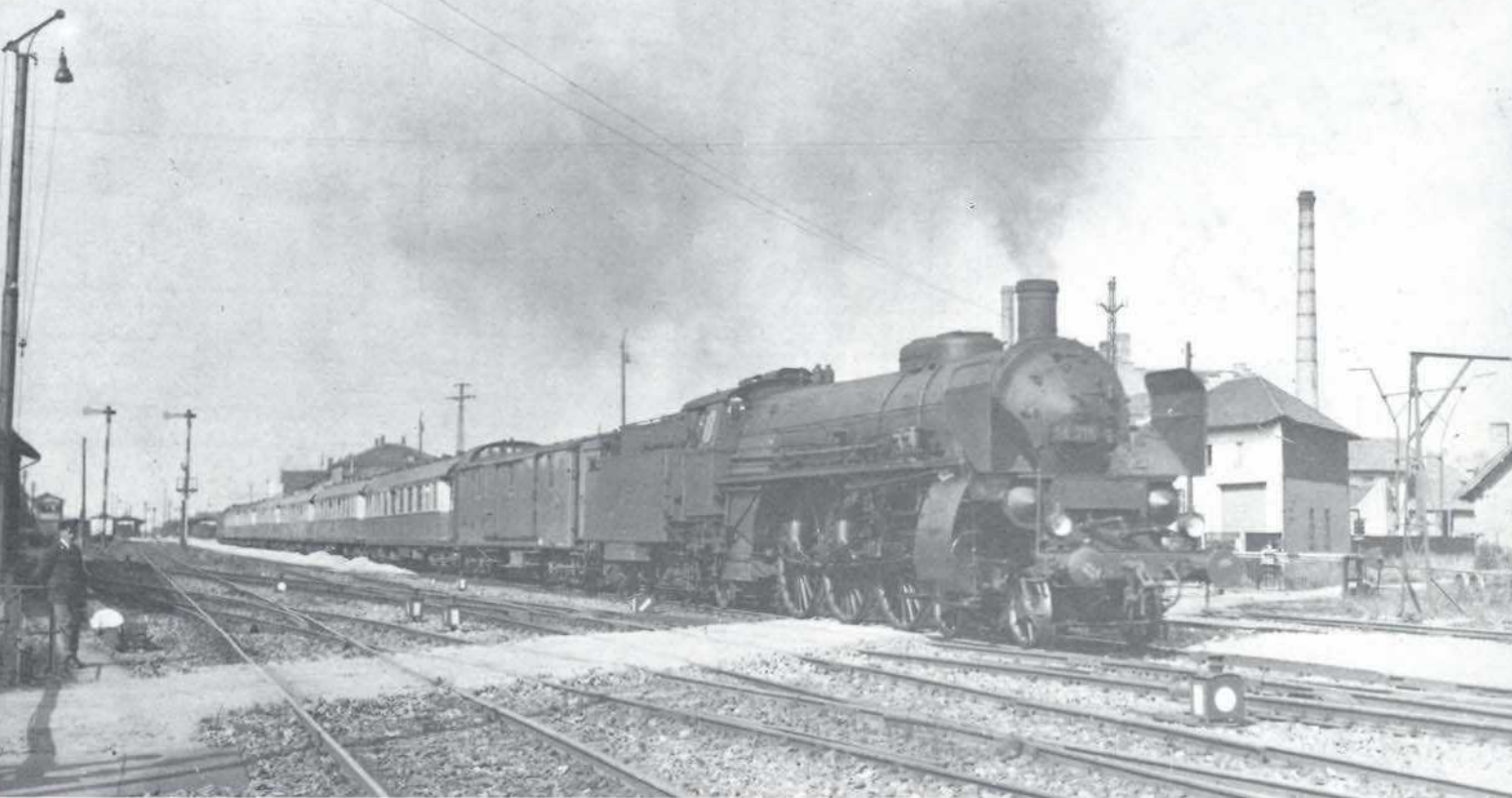


Bild 6: Salonwagen 2. Klasse mit Küche der Gattung SB 4 üK-28, aufgenommen im April 1928 im Werkhof der Waggonfabrik Wegmann in Kassel. Der Wagen erhielt später die Reichsbahn-Wagennummer 10705.
Foto: Werkfoto Wegmann, Sammlung Dr. Scheingraber



erste Fahrt. Der Zug führte sowohl die 1. als auch die 2. Wagenklasse. Zur Verfügung standen zunächst 4 Wagen der 1. Klasse mit 28 Sitzplätzen SA 4 ü - 28, 4 Wagen 1. Klasse mit Küche und 20 Sitzplätzen SA 4 üK - 28, 6 Wagen 2. Klasse mit 43 Sitzplätzen SB 4 ü - 28, 6 Wagen 2. Klasse mit Küche und 29 Sitzplätzen SB 4 üK - 28 und drei Gepäckwagen SPW 4 ü - 28. Im Jahre 1929 folgten dann noch 2 Wagen SB 4 ü - 29 und 4 Wagen SB 4 üK - 29. Wie schon die Bezeichnung zeigt, handelt es sich bei den Fahrzeugen um Salonwagen mit besonderer Ausstattung. In der 1. Klasse verfügten die Einzelsitze über hohe Rückenlehnen und ausgesuchte Polsterbezüge. Die Wagen waren mit hochwertigen Teppichen ausgelegt. Die Tische in Edelfurnier waren mit stilgerechten Lampen bestückt. Auch die Wagen der 2. Klasse zeichneten sich durch ihre geschmackvolle und komfortable Einrichtung aus. Alle Sitzwagen hatten eine Länge über Puffer von 23.500 mm. Wesentlich kürzer waren die Gepäckwagen mit 19.680 mm. Auch äußerlich unterschieden sich die Wagen des "Rheingold" von allen anderen Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn. Die Drehgestelle der Bauart Görlitz II schwer





und der Rahmen waren schwarz lackiert. Die Seitenwände bis zur Fensterbrüstung und ein Streifen über den Fenstern waren in violetterm Farbton gehalten. Das Fensterband selbst war cremefarben ausgeführt, die Dächer in einem hellen Silbergrau. Bei den Gepäckwagen war der gesamte Wagenkasten violett gespritzt. Auf dem violetten Streifen über den Fenstern prangten in erhabenen vergoldeten Lettern die Aufschriften MITROPA und DEUTSCHE REICHSBAHN. Unterhalb der Fenster war zunächst in Wagenmitte das Reichsbahn-Emblem angebracht, zu dem später, rechts und links davon, noch der Schriftzug RHEINGOLD aus einzelnen erhabenen Buchstaben kam. Komfort, Service und Ausstattung des Zuges wurden in vielen Presseberichten des In- und Auslandes gewürdigt. Die Zusammenstellung des Zuges erfolgte so, daß jeweils zwei Wagen derselben Klasse aus einer Küche versorgt wurden. Breite Fenster, mit einem lichten Maß von 1400 mm in der 1. Klasse und 1200 mm in der 2. Klasse, erlaubten einen guten Ausblick von allen Plätzen.

Auf seinem Weg entlang des Rheins war der "Rheingold" mit so bekannten Lokomotiven

Bild 7: Die 18 316, eine Lokomotive der badischen Gattung IV h, Ende der zwanziger Jahre bei der Ausfahrt mit dem FFD 102 "Rheingold" aus Baden-Baden West (später in Baden-Oos umbenannt, heute Baden-Baden).
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 8: Blick in einen Salonwagen 2. Klasse des "Rheingold".
Foto: DRG, Sammlung Säuberlich

Bild 10 (unten links): Der in Bild 5 gezeigte Salonwagen 2. Klasse von innen.
Foto: Werkfoto Wegmann, Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 9: Luxuriös ausgestattet waren die Salonwagen 1. Klasse des "Rheingold". Einzelsitze, ausgesuchte Polsterbezüge und hochwertige Teppiche sind besondere Kennzeichen des Interieurs dieser Wagen.
Foto: DRG, Sammlung Säuberlich

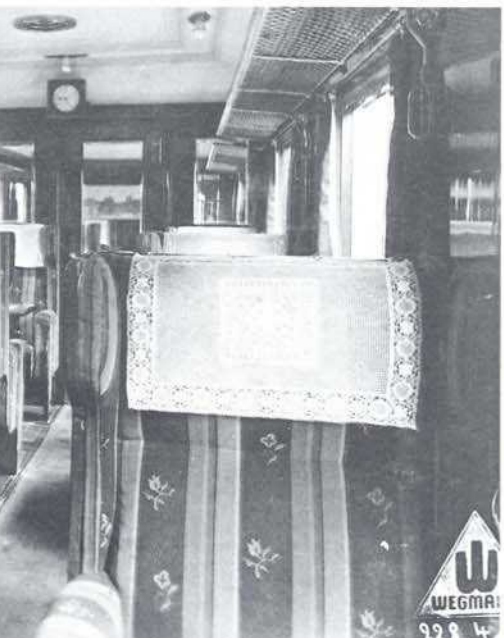
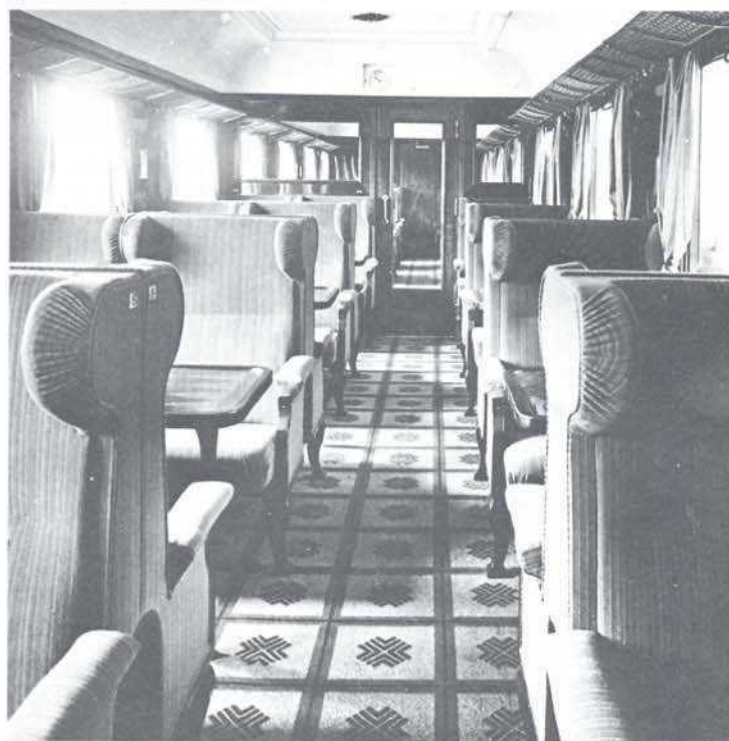
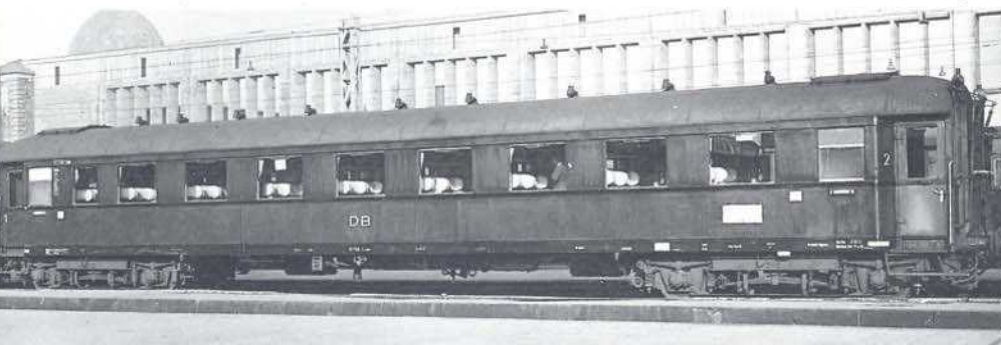




Bild 11: Im Mai 1951 stellte die Deutsche Bundesbahn den neuen "Rheingold" vor. Er wurde aus Schürzenwagen der Bauart 1939 gebildet, die nicht nur eine neue Innenausstattung, sondern auch einen einheitlichen, blauen Außenanstrich erhielten.
Foto: H. Säuberlich

Bild 12: Der ehemalige "Rheingold"-Salonwagen 10708 war zu Beginn der fünfziger Jahre als B 4 üe in normalen Fernschnellzügen zu finden. Noch mit seiner alten Wagennummer 10708 wurde er im November 1953 im Münchner Hauptbahnhof aufgenommen. 1956 erhielt er die Wagennummer 11357 und im Jahre 1966 sogar noch eine Wagennummer nach den UIC-Richtlinien (51 80 18-43 060).
Foto: Dr. Scheingraber



eingesetzt. Einige Fahrzeuge gelangten bis in die Tschechoslowakei. Den Krieg überlebt haben 17 Sitz- und drei Gepäckwagen; die meisten davon waren in einem recht erbärmlichen Zustand. Obwohl alle Fahrzeuge instandgesetzt und dabei einige Wagen zu Speise- und Gesellschaftswagen umgebaut wurden, blieben sie unberücksichtigt, als die Deutsche Bundesbahn im Mai 1951 den neuen "Rheingold" vorstellte. Die DB hatte stattdessen insgesamt 23 Schürzenwagen der Bauart 1939 ausgewählt, dazu 3 Gepäckwagen des Baujahres 1937. Diese Fahrzeuge erhielten nicht nur eine neue Innenausstattung, sondern auch einen einheitlichen blauen Außenanstrich und, wieder mit erhaltenen Buchstaben, die Aufschrift DEUTSCHE BUNDESBahn. Die erforderlichen Speisewagen, ebenfalls in blauer Lackierung, stellte die DSG. Auf den Strecken am Mittel- und Oberrhein war der neue Rheingold mit Dampflokomotiven der Baureihen 01 und 03 bespannt. Zum Einsatz kamen aber auch einige speziell dafür hergerichtete Maschinen der Baureihe 03¹⁰ und im Abschnitt zwischen Köln und den Niederlan-

wie jenen der Gattung IV h und S 3/6 bespannt. Gelegentlich hatte sogar eine P 8 die Ehre, diesen berühmten Zug führen zu dürfen. In den dreißiger Jahren kamen dann auch in zunehmendem Maße die Einheitslokomotiven der Baureihe 01 zum Einsatz. Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs waren zahlreiche Wagen weitab von ihrer Stammstrecke in verschiedenen Sonderdiensten



Bild 13: Ab 27. Mai 1962 verkehrten als absolute Neuheit auf deutschen Schienen im "Rheingold" erstmals Wagen mit einem Aussichtsraum im Oberdeck mit Vollsichtverglasung.
Foto: H. Säuberlich

Bild 14: Der Aussichtswagen AD 4 üm mit der Wagennummer 10554 aus der Nachlieferung von 1963. Gegenüber seinen drei Vorgängern aus dem Jahre 1962 sind die goldbedampften Scheiben des Aussichtsraums nun doppelt so breit. Wegen der geringeren Anzahl der Fenstersprossen wirkt die Aussichtskuppel wesentlich ruhiger (aufgenommen am 26.05.1963).
Foto: Dr. Scheingraber

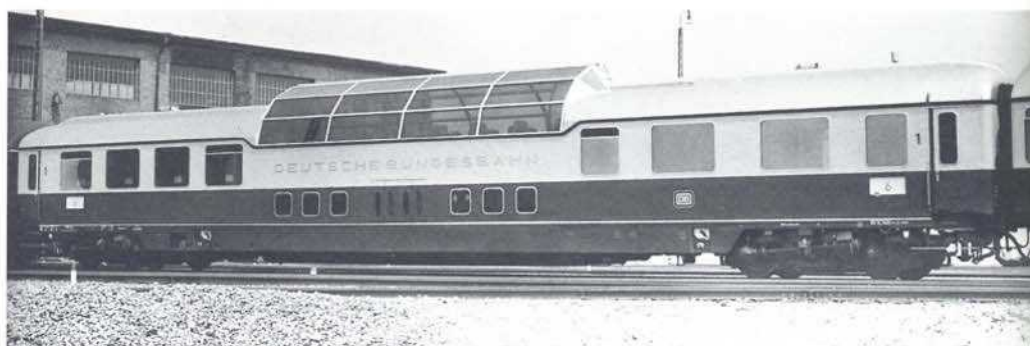




Bild 15: Die E 10 1308 wartet im Frühjahr 1964 im Bw München Hbf auf ihren nächsten Einsatz. Im Hintergrund ist die charakteristische Hunt'sche Bekohlungsanlage des Bw München Hbf zu erkennen.
Foto: Dr. Scheingraber

Bild 16: 10552 Esn lautet die Wagennummer des Aussichtswagens aus der Lieferung von 1962; besonderes äußeres Kennzeichen dieser Lieferung sind die kleinen Fensterscheiben der Aussichtskuppel.
Foto: Dr. Scheingraber



Bild 17: Der Großraumwagen Ap 4 0m mit der Wagennummer 10510 im Bw Pasing West (01.03.1964).

Foto: Dr. Scheingraber





Bild 18: Am 06.03.1962 steht die für eine vorübergehende Verwendung als Zuglokomotive des neuen "Rheingold" creme/blau lackierte E 10 1243 im AW München-Freimann zur Abnahme durch die Deutsche Bundesbahn bereit. Foto: Dr. Scheingraber

Bild 19 (Mitte links): Die Aussichtswagen verfügen neben dem Aussichtsräum im Oberdeck u.a. auch über eine Bar, die an einem der Wagenenden angeordnet ist (aufgenommen Mitte der sechziger Jahre). Foto: H. Säuberlich

den sogar Schnellfahr-Güterzuglokomotiven der Reihe 41. Später sah man vor dem Rheingold Neubau-Dampflokotiven der Baureihe 23 und Diesellokomotiven der Baureihe V 200.

Der "neue" Rheingold

Bereits gegen Ende der fünfziger Jahre erwog man im Hauptvorstand der Deutschen Bundesbahn, an die alte Tradition des berühmten Zuges anzuknüpfen und neue Fahrzeuge mit besonders hohem Komfort zu beschaffen. Im Jahre 1960 erhielt das Bundesbahn Zentralamt Minden den Auftrag, zusammen mit der deutschen Waggonindustrie einen modernen Wagenpark zu entwickeln. Die Fahrzeuge sollten eine Länge von 26,4 m erhalten, für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zugelassen werden und über eine Innenausstattung verfügen, die jene der anderen Wagen der DB übertreffen sollte. Nach einer rund einjährigen Entwicklungsarbeit konnten die Aufträge vergeben werden. Bestellt wurden insgesamt 20 Wagen vier verschiedener Fahrzeugtypen. Hierbei handelte es sich um Abteil-, Großraum-, Speise- und Aussichtswagen. Die 10 Abteilmwagen Av 4 üm-62 mit je 54 Sitzplätzen lieferte die Waggon- und Maschinenbau GmbH Donauwörth WMD. Von der Waggonfabrik Credé in Kassel stammten die 5 Großraumwagen Ap 4 üm-62 mit je 48 Sitzplätzen. Von Orenstein & Koppel in Berlin-Spandau kamen 2 Großraum-Speisewagen WR 4 üm-62 mit 48 Sitzplätzen. Die 3 Aussichtswagen AD 4 üm-62 mit je 49 Sitzplätzen fertigte die Waggonfabrik Wegmann in Kassel. Eine absolute Neuheit waren die Aussichtswagen nach dem Vorbild ähnlicher amerikanischer "Dome cars". Auch bei der Entwicklung der Speisewagen war man neue Wege gegangen. Um 48 Sitzplätze in dem Speiseraum unterbringen zu können, wurde der Wirtschaftsbereich doppelstöckig ausgeführt. Wegen der über diesem Wagenteil erhöhten Dachpartie erhielten die Fahrzeuge bald den Beinamen "Buckelspeisewagen". Neu wie die Wagen war auch ihre Farbgebung. Das Fensterband war cremefarben ausgeführt, der darunter liegende Bereich bis zu den grauen Schürzen war blau, das Dach silberfarben. Der Name des Zuges war nur noch am Aussichtswagen unterhalb der vollverglasten Kuppel mit großen erhabenen Buchstaben angebracht.

Zunächst war beabsichtigt, für den neuen "Rheingold" auch neue Elektrolokomotiven zu beschaffen, die Baureihe E 11. Wegen der zu erwartenden hohen Kosten verzichtete die DB aber dann auf eine Neuentwicklung und entschied sich für eine modifizierte Ausführung der im Bau befindlichen Baureihe E 10³.

Da diese Fahrzeuge erst im Herbst 1962 zur Verfügung standen, der neue "Rheingold" aber schon ab dem 27. Mai verkehren sollte, mußten zunächst 6 Maschinen der Baureihe E 10¹ für den Einsatz vorbereitet werden. Nach den technischen Änderungen, die eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h er-



Bild 20: Die 1962/63 gebauten fünf "Buckelspeisewagen" trugen zunächst die Wagennummern 101 bis 105. Erst später wurden sie in 11101 bis 11105 umgezeichnet. Der Wagen 105 steht am 26.05.1963 auf einem Nebengleis des Münchner Hauptbahnhofs im Holzkirchner Flügelbahnhof. Foto: Dr. Scheingraber

