



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

März

3/1998

DM	12,90
sfr	12,90
S	97,--
hfl	16,--
lfr	277,--
Lit	16500,--



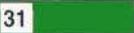
(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Rheingold – Ein europäischer Luxuszug	6
Erinnerungen an den „Klassiker“ Hoek van Holland – Basel	
„Dieselreservat“ Nordostbayern	14
Bunte Bespannungen zwischen Hof und Regensburg	
Finale mit 850 PS	18
Zahnradlokomotiven der Baureihe 97 ⁵	
Züge über die Ostsee:	
Mukran statt Saßnitz Hafen	22
Gelungenes Dampfspektakel in Mitteldeutschland	
Plandampf „Goldene Aue“	24
Mit der Possendorfer Heddel	28
von Dresden Hbf auf den Windberg hinauf	
Norwegen:	
Abschied von den NoHAB-Klassikern	34
Neubaulokomotiven der Baureihe 99⁷⁷⁻⁷⁹	38
Die ersten nach dem Krieg beschafften DR-Dampfloks	

Modellbahn-Journal

H0e-Bausatz der Neubau-VII K von Bemo	40
Ein weiterer Tag im Bw Rietlingen	66
Feriererlebnisse dreier Freunde mit Dampfzessern	
Die Gotthard-Nordrampe	72
Ein Stück Schweizer Bergwelt im Maßstab 1:120	
Eine Steinbogenbrücke über den Kupferberger Graben (Teil 1)	76
In abwechslungsreicher Bastelei zum Eigenbau-Viadukt	
Der lange Weg zur „Endgültigen“: Obergüding, 1. Teil	
Planung und Unterbau	80
Rettung aus dem Eis	82
Diorama zeigt die Arbeit der Rettungsorganisationen	
Unser Zugporträt	
DRG-Personenzüge auf west-, nord- und ostdeutschen Strecken (Teil 1)	84
2. Gleisplan-Gewinnspiel (Teil 2)	88
Die 4. und 5. Plätze	
N-Anlage mit viel Fahrstrecke auf knapp 2 m ² (Teil 3)	
Unterbau und Landschaftsgestaltung	90
31  Tummelplatz für „Murnau“ & Co.	96

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	42
Fachhändler-Adressen	50
Impressum	52
Neue Bücher	53
Typenblatt: BR 58^{2-5,10-21}, pr. G 12, erste Bauform	59
Typenblatt: Baureihe 74⁰⁻³, pr. T 11	61
Schaufenster der Neuheiten	98
Auto-Neuheiten	101
Modellbahn-Notizen	101
Messe-Vorschau	102
Unsere Neuheitenschau	104
Mini-Markt	106
Bahn-Post (Leserbriefe)	117
Sonderfahrten und Veranstaltungen	118

Titelbild: 78 112 vom Bw Köln Bbf hat am 11. September 1960 mit Personenzug die Hohenzollernbrücke in Köln überquert und dampft nun der Eifel entgegen. **Abb.: W. A. Reed**

Editorial

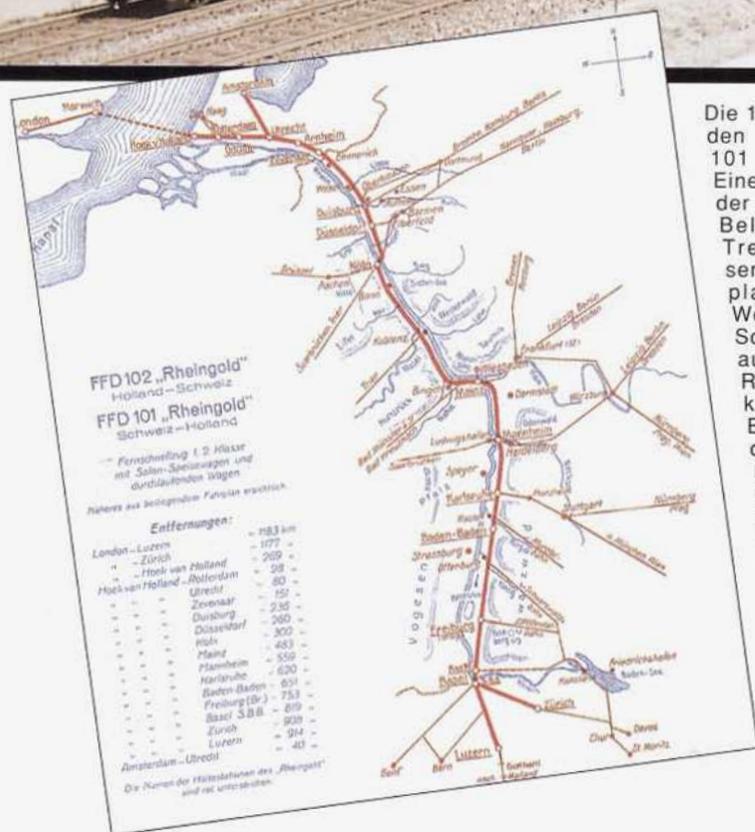
Wochen- und monatelang haben Modellbahnfreunde, -hersteller und -händler auf die Nürnberger Spielwarenmesse hingearbeitet, -geplant und -gehofft – jetzt ist alles vorbei. Das Eisenbahn-Journal war diesmal schneller denn je – schon vier Tage nach dieser Ausgabe liegt am Kiosk das druckfrische Messe-Journal (Modellbahn-Journal I/98) für Sie bereit!

In der Branche wird nun vor allem gerechnet: Die einen überschlagen, wie viele Modelle welchen Typs sie ordern können, die anderen, wie viele sie auf Band legen sollen, und die dritten, wie viele sie sich überhaupt leisten können. In vielen Fällen wird das Ergebnis sein: weniger. Nicht von ungefähr ist der Spielwarenmarkt nun schon im fünften Jahr hintereinander geschrumpft – und der Modellbahn-Umsatz mit. Im vergangenen Jahr dürfte das Umsatzminus etwa 4% betragen haben. Daß dies nicht nur auf die schlechte Wirtschaftslage zurückzuführen ist, hat sich mittlerweile herumgesprochen. Ebenso trägt die gesunkene Geburtenrate zur Negativentwicklung bei. Kurz: Der Kuchen, von dem sich Modellbahnhersteller und -händler ernähren, wird ständig kleiner.

Umso mehr entwickelt sich das Erschließen neuer Kundenkreise zu einem der Kardinalthemen für die Modellbahnbranche. Geld ist bei vielen ja schließlich da – für Computer-Hard- und -Software, Fernlenkautos, Fun-Sportarten, dazugehörige Kleidung usw. Diese Umsatzquelle anzuzapfen, also das Interesse potentieller und potenter Kundenkreise auf die Modellbahn (zurück) zu lenken, fällt Herstellern wie Handel offensichtlich sehr schwer. In einem Wirtschaftssystem, bei dem Information, also auch Öffentlichkeitsarbeit, eine rapide zunehmende Rolle spielt, verlassen sich viele Modellbahnfirmen immer noch auf das alte Duo Schaufensterdekoration & Jahreskatalog, verstärkt allenfalls durch die Besprechungen der Modellbahnpresse.

Da der Hermann Merker Verlag keine Lust hat, in dieser konservativen Ecke zu verstauben, sind wir ab sofort auch im **Internet** oder über **e-mail** zu erreichen! E-mails können Sie uns an die Adresse auf der gegenüberliegenden Seite zusenden, unser Internet-Forum erreichen Sie über <http://www.merker-verlag.de>. Statt „merker-verlag“ können Sie auch „eisenbahn-journal“ einsetzen – das Ergebnis ist das gleiche: Sie öffnen unsere Homepage. Eisenbahnfreunde rund um die Welt können sich dort in Sekundenschnelle über das lieferbare Verlagsprogramm und die aktuellen Neuheiten informieren. Über Unteradressen (einfach anklicken) können Sie Leserbriefe, Beiträge und Fragen direkt an die Redaktionen für Vorbild und Modell schicken. Auch für Bestellungen, Club-Infos und Anzeigen steht Ihnen unsere Homepage zur Verfügung. Nutzen Sie die Möglichkeiten, die Ihnen und uns dieses Medium bietet – wir werden's tun!

Ihre EJ-Redaktion



Die 18 536 befördert den Rheingold FFD 101 nach Norden. Einen der Starzüge der DRG hat Carl Bellingrodt nahe Treuchtlingshausen auf die Fotoplatte gebannt. Weder Auto noch Schiff oder Züge auf der rechten Rheinstrecke lenken von diesem Eisenbahn-Idyll der frühen dreißiger Jahre ab.

Oben rechts: Zuschlagkarte für den Rheingold. **Abb.:** Sg. Gottwald

Links: Streckenverlauf des FFD 101/102.

Aus Mannheim führt die 18 317 den FFD 102 in Richtung Basel. **Abb.:** Sg. Ritz





Entlang der Route des Rheingold reisten schon römische Kaufleute, zogen aber auch Roms kriegerische Legionen und später die Heere der Burgunder und Franken. So verdankt der stets nur zu Friedenszeiten eingesetzte Zug seinen Namen einer ganz und gar nicht friedlichen Geschichte.



RHEINGOLD

Ein europäischer Luxuszug

Auf dem Schatz im Rhein liegt der Sage zufolge der Fluch des Nibelungenkönigs Alberich. Er verdamnte alle, die sich des einst von ihm gehüteten Reichtums bemächtigten. Zuerst traf es jenen habgierigen Riesendrachen, den dann der edle Siegfried bezwang. Der vermeintlich unverwundbare Recke vom Niederrhein nahm das Gold samt daraus geschmiedetem Ring an sich – und fiel wie bekannt durch Hagen von Tronjes Speer. Der Mörder versenkte den Schatz bei Worms in den Fluten, doch erteilte ihn schließlich die tödliche Rache Königin Kriemhilds. Dann kam das Ende der in Worms residierenden Burgunder, das Gold aber „glänzt herauf aus den wogenden Wassern des Rheines“ ...

Soweit das mittelalterliche Heldenepos. Richard Wagner interpretierte den Stoff recht frei im Festspielzyklus „Der Ring des Nibelungen“, eingeleitet mit der 1869 uraufgeführten Oper „Das Rheingold“. Und nach dem Nibelungenschatz taufte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft knapp sechs Jahrzehnte später auch ihren berühmtesten Luxuszug.

FFD und FD der Reichsbahnära

Zugleich schuf die DRG 1928 die neue Zuggattung FFD. Das zweite „F“ ist nicht als zusätzliches Kürzel – wofür auch? – zu verstehen, sondern unterstrich eben die Exklusivität. Eigens für FFD 102/101 zwi-





Zwei Streckenaufnahmen des Rheingold: Oben donnert 18 526 durch Oberwesel am Rhein entlang, unten zeigt sich 38 2493 bei der Durchfahrt von Schallstadt vor dem Zug. **Abb.: Slg. Gottwadt**

schen Hoek van Holland und Basel SBB – mit Flügel von Amsterdam sowie sommerlicher Verlängerung bis Luzern – wurden ab 1927 neue Salon- und Packwagen gebaut und bis 1929 komplett ausgeliefert:

- 4 der 1. Klasse mit 28 Plätzen (SA 4ü);
- 4 der 1. Klasse mit 20 Plätzen und Küche (SA 4üK);
- 8 der 2. Klasse mit 41/43 Plätzen (SB 4ü);
- 10 der 2. Klasse mit 29 Plätzen und Küche (SB 4üK);
- 3 Packwagen (SPw 4ü).

Die in Violett-Creme gehaltenen Salonwagen maßen über Puffer 23,5 m und waren somit die längsten im damaligen Reichsbahn-Park; die voll violetten Packwagen begnügten sich mit 19,68 m. Außer durch die Farbgebung fielen die Fahrzeuge noch mit ihren oberhalb der Fenster prangenden goldenen Aufschriften MITROPA und DEUTSCHE REICHSBAHN auf. Dazu kam,

unterhalb der Fenster beidseitig des DRG-Emblems, später der Schriftzug RHEINGOLD.

Die Bewirtschaftung, bemerkenswerterweise nicht in herkömmlichen Speisewagen, oblag der MITROPA. Ausgestattet mit Polstersitzen vom Feinsten, Tischen in Edelholfurnier und erlesenen Teppichen, sollte der ab 15. Mai 1928 über Zevenaar/Emmerich verkehrende Rheingold dem Pullman-Express Edelweiss der Internationalen Schlafwagengesellschaft (CIWL/ISG) Paroli bieten. Dieser Zug wurde erst einen Monat später eingelegt und verband Amsterdam über Brüssel und Luxemburg mit Zürich sowie im Sommer auch mit Luzern. Letztere Wagengruppe war, trotz aller Konkurrenz, in der Schweiz sogar mit dem Rheingold vereint. Ein Jahr später erhielt der DRG-Zug während der Sommersaison seinerseits Züricher Kurswagen, die süd-

lich von Basel wiederum mit dem CIWL-Zug gekoppelt liefen. Diese vereinte Führung praktizierten die SBB bis 1933, danach erfolgte die Beförderung in getrennten Schnellzügen.

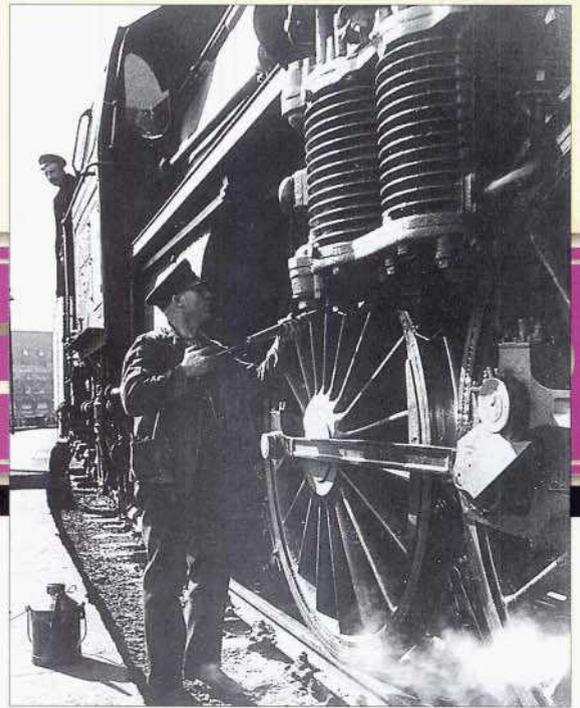
Beim Rheingold bestanden in Hoek van Holland gute Anschlüsse von und zu den Kanalfähren, so daß die Reise London – Basel weniger als 24 Stunden erforderte. Im Sommer 1939 stellten Kurswagen außerdem eine durchgehende Verbindung zwischen Hoek van Holland und Mailand her. Weil die MITROPA für den Abschnitt südlich Arth-Goldau keine Konzession besaß, durfte sie die Küchenwagen hier nicht mehr bewirtschaften.

Selbstverständlich beförderten den Luxuszug auch repräsentative Lokomotiven. Anfangs waren es auf dem Gesamtlaufweg nur Vierzylinder-Maschinen: zwischen Hoek van Holland und Zevenaar solche der NS-Reihe 3700 bzw. 3900 (Achsfolge 2'C), von Zevenaar bis Mannheim vorzugsweise großrädrige bayerische S 3/6 (BR 18.4) des Bw Wiesbaden und am Oberrhein bis Basel SBB badische IV h (BR 18.3) des Bw Offenburg. Mitte der dreißiger Jahre übernahmen auf dem deutschen Abschnitt dann nach und nach 01-Einheitslokomotiven die Traktion.

Ab Sommer 1936 strich die Reichsbahn das zweite F aus der Zuggattung, hob den besonderen Komfort aber weiterhin mit dem Zusatz „Salonwagenzug“ hervor. Drei Jahre später galten statt gepflegten Reisens andere Prioritäten: Mit dem am 22. August 1939 eingeführten Notfahrplan endete die Geschichte des Vorkriegs-Rheingold und mit ihm die der Salonwagenzüge in Deutschland.



16.01 Uhr – pünktlich ist der FFD 101 in Köln angekommen. Acht Minuten bleiben dem Personal zum Wassernehmen, Abschmieren und zur Kontrolle der Lok. Den Reisenden werden derweil Erfrischungen und Lektüre gereicht. Sommer 1935 – vier Jahre wird der Zug noch im Fahrplan stehen. **Abb.: Sammlung Gottwaldt**



Spitzenleistung mit der bay. S 3/6 und bad. IV h

In Verbindung mit der Einführung des „Rheingold“ wurde die linke Rheinstrecke zwischen Köln und Koblenz als eine der ersten Strecken mit dem neuentwickelten Reichsbahnoberbau ausgerüstet. Schiene und Schwelle wurden dabei mittels Rippenplatte getrennt befestigt. Durch die schweren S 49-Schienen konnte die Achslast auf 18 t festgelegt werden.

Die Bespannung des „Rheingold“ erfolgte nur mit „Hochkarätigem“. Auf dem nördlichen Abschnitt vom Grenzbahnhof Zevenaar bis nach Mannheim wurde keine andere Gattung ausserkoren als die legendäre bayerische S 3/6 (18⁵).

Für die Beförderung wurden dem Bw Wiesbaden als erster außerhalb Bayerns gelegener Dienststelle im Januar 1928 die fabrikenen 18 521, 523 und 524 zugewiesen, denen noch im April des Jahres sechs weitere Maschinen von den Bws Nürnberg und Würzburg folgten. Als badisches Pendant übernahmen in Mannheim die nicht minder bekannten IV h (18³) des Bw Offenburg die weitere Beförderung bis Basel.

Die 410 km lange nördliche Etappe von Zevenaar (später von Emmerich) nach Mannheim wurde ohne Lokwechsel mit einer 18⁵ bewältigt. Die straffen Fahrzeiten mit nur vier Halten von jeweils wenigen Minuten machten den Einsatz lei-



Die bad. IV h 18 312 erreicht Mannheim Hbf (1929). Am Bahnsteig warten schon die Gepäckträger auf Arbeit. Links sieht man S 3/6 18 527 in voller Fahrt bei Nauheim. **Abb.: Slg. Gottwaldt und -rab-**

stungsfähiger und zuverlässiger Maschinen erforderlich. Die 184 km zwischen Köln und Mainz wurden anfangs sogar nonstop zurückgelegt. Der Lokwechsel in Mannheim auf die 18³ bzw. in

umgekehrter Richtung auf die 18⁵ mußte einschließlich Bremsprobe in sechs Minuten vonstatten gehen.

Die zweite Etappe von 256 km bis Basel bewältigte die 18³. Bei Ausfall oder Verspätung der ablösenden S 3/6 sollen die IV h den FFD 101 sogar von Basel über Mannheim hinaus bis Emmerich gebracht haben.

Als das Bw Offenburg im April und Mai 1930 mit den fabrikenen 01 077 bis 081 bedacht wurde, mußten die 18³ fortan die Bespannung des „Rheingold“ mit den Einheitslokomotiven teilen. Bis 1934 hatte die 01 die Leistung dann gänzlich übernommen.

Einige Jahre länger konnte sich die 18⁵ vor dem FFD 101/102 behaupten. Allerdings wechselte in der zweiten Jahreshälfte 1931 die Bespannung des „Rheingold“ mit einigen 18⁵ern (18 520 bis 528) vom Bw Wiesbaden an das linksrheinische Bw Mainz. **Udo Kandler**



Lok 41 164 des Bw Mönchengladbach befährt von Venlo aus auf falschem Gleis den Steigungseinschnitt am Hohen Busch zwischen Dülken und Viersen.
Abb.: Stadtarchiv Viersen

Unten: Weniger Mühe hat dagegen 03 010 mit dem F 164 Rheingold bei der Durchfahrt von Weißenhurm.
Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber

Wiedergeburt als F-Zug der Bundesbahn

Als direkter Vorläufer des Nachkriegs-Rheingold gilt das ab 17. Dezember 1946 auf der Strecke Hoek van Holland – Basel eingesetzte namenlose Zugpaar FD 164/163. Es blieb zunächst Angehörigen der Besatzungsmächte vorbehalten. Wieder für den allgemeinen Verkehr freigegeben, wurde daraus ab 20. Mai 1951 der dreiklassige F 164/163 Rheingold-Expreß. Der „Stamm“ (Hoek v.H. – Basel Bad Bf) benutzte anders als früher den Grenzübergang Venlo/Kaldenkirchen, der nördlich Köln eigenständige Amsterdamer Flügel F 264/263 dagegen nunmehr den Übergang Arnhem/Emmerich.

Der Wagenpark bestand jetzt aus insgesamt 23 Schürzenwagen der Bauart 1939 und drei Packwagen aus dem Jahr 1937. Die Fahrzeuge waren innen und außen gründlich aufgearbeitet worden und präsentierten sich mit blauem Anstrich und der

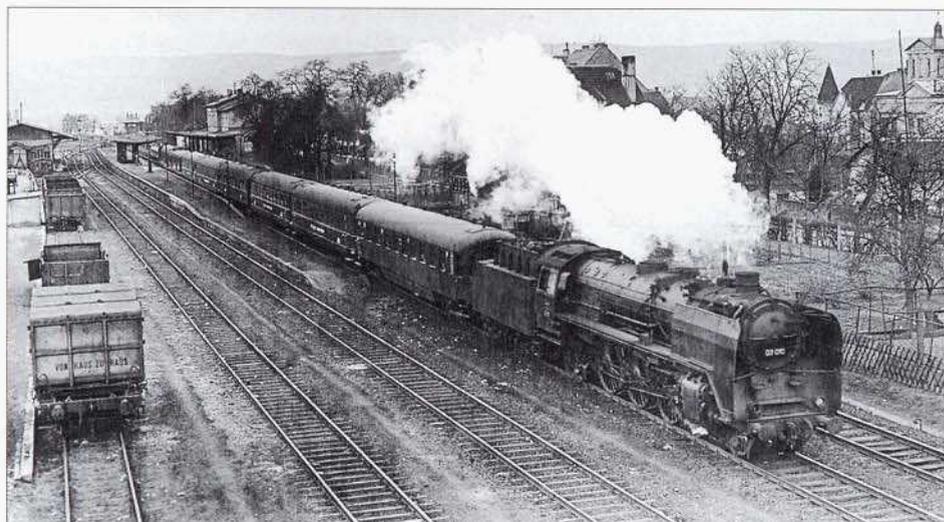
Aufschrift „Deutsche Bundesbahn“. Dazu kamen ebenfalls blau lackierte Wagen von der ISG, später DSG bewirtschaftete Speisewagen.

1952 schuf die DB eine Entlastungsverbindung 1./2. Klasse mit F 10/9 Rheinpfil Hoek van Holland – Köln – Basel SBB. Dieses Zugpaar bedachte sie ab 17. Mai 1953 mit dem Namen Rheingold-Expreß, während der dreiklassige F 164/163 fortan Loreley-Expreß hieß und im übrigen die Amsterdamer Flügelgruppe behielt. Ab 23. Mai 1954 tauschte F 10/9 Rheingold (nun ohne den Zusatz Expreß) in Köln Kurswagen mit dem vorübergehend gleichnamigen, dann Rheinpfil genannten F 22/21 Dortmund – München. Mitgeführt wurden auch direkte Wagen zwischen Hoek van Holland und Rom (später Mailand bzw. Chur). Im Zusammenhang mit der europaweiten Klassenreform verkehrte der Rheingold ab 3. Juni 1956 ausschließlich erstklassig mit 26,4 m langen blauen Wagen der neuen F-Zug-Generation (A4 ümg).

Die bemerkenswertesten Zugloks der fünfziger Jahre waren entlang des Mittelrheins zweifellos die der Baureihe 03.10. Nördlich Köln mußte der Zug jedoch zeitweilig mit 41ern vorliebnehmen, die dann durch 23er und schließlich V 200 abgelöst wurden. Am Oberrhein kamen 01er zum Einsatz. Hier übernahmen ab 1956 als erste die nagelneuen E 10 das Zepter. 1959 war die Strecke von Köln bis Basel durchgehend unter Draht und zugleich eine Umgehungskurve bei Ludwigshafen fertiggestellt. Nun wählte der Rheingold im Abschnitt Mainz – Mannheim endlich den vom Namen her ja noch angemesseneren Weg über Worms. Bislang hatte er die alte Hauptstadt des Burgunderreiches gemieden; er fuhr rechtsrheinisch über Bürstadt!

Der neue Rheingold

„Ein großer Name im europäischen Eisenbahnwesen erhält neuen Glanz. Ab 27. Mai 1962, dem Beginn des diesjährigen Sommerfahrplans, wird zwischen Amsterdam und Basel ein funkelnagelneuer Rheingold der Deutschen Bundesbahn verkehren. Dieser Zug 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.“ Überschwenglich kündigten die Bundesbahn-Mitteilungen (Nr. 14/1962) das künftige Spitzenangebot an. Modernste 26,4 m lange Wagen sollten den im Fernverkehr allgemein wieder recht hohen Standard noch klar übertreffen, eigens modifizierte Elektroloks eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ermöglichen. Zunächst hatte die DB 18 im Jahr 1962 zu liefernde 1.-Klasse-Wagen bestellt, dazu die DSG zwei Speisewagen. Um auch den Rheinpfil komplett damit zu bestücken,



„Bügel falten“-E 10 mit der klassischen neuen Formation am Rhein unterwegs. 1964 konnte dieses Motiv mit dem neuen Dome-Car festgehalten werden. **Abb.: Slg. Palm-Baumann**

Unten links: Aus dem neuen Dome-Car läßt sich die Reise noch besser genießen. **Abb.: H. Säuberlich**

Unten rechts: Flügelzug Rheinpfil bei Heigenbrücken **Abb.: Slg. Palm-Baumann**



orderte die DB für 1963 nochmals 23 Exemplare (darunter drei Speisewagen im DB-Eigentum) nach, insgesamt mithin 43:

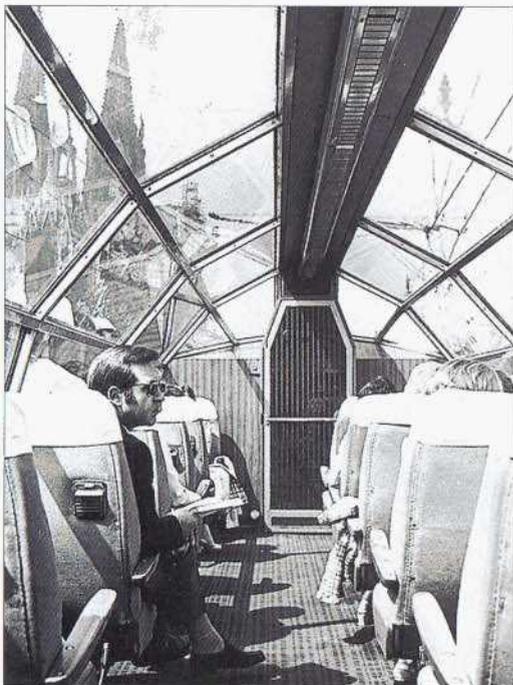
- 22 Sitzwagen mit Abteilen und Seitengang, 54 Plätze (Av 4üm-62);
- 11 Sitzwagen mit Großraum, 48 Plätze (Ap 4üm-62);
- 5 Aussichtswagen, oben 22/unten 27 Plätze (AD 4üm-62);
- 5 Speisewagen, 48 Plätze (WR 4üm-62).

Alle Fahrzeuge besaßen goldbedampfte Scheiben und Klimaanlage. Der Clou waren zweifellos die Aussichtswagen nach dem Vorbild der amerikanischen „Dome-Cars“. Sie besaßen mittig eine hochliegende und vollverglaste Aussichtskuppel mit 22 Sesseln, davon 18 stets in Fahrtrichtung zu drehen. An der Bar des „Untergeschos-

ses“ servierten Stewardessen erfrischende oder eher in anderem Sinn anregende Drinks, ferner gab es hier Schreib- und Postabteile sowie einen Gepäckraum. Im Küchenbereich wiesen auch die sogenannten Buckel-Speisewagen zwei Stockwerke auf: Ein elektrischer Aufzug verband den unteren Spül- mit dem oberen Küchentrakt. Ebenso wie die Wagen erhielten auch die für den exklusiven Zug vorgesehenen Lokomotiven einen blau-elfenbeinfarbenen Anstrich, die Aussichtswagen außerdem den Schriftzug RHEINGOLD. Weil sich die Auslieferung der sogenannten Bügel falten-E 10 hinzog, behalf man sich im Sommer 1962 mit sechs farblich angepaßten und auf 160 km/h getrimmten E 10.1, umgezeichnet in E 10 1239 bis 1244. Erst ab

Herbst standen die „echten“ E 10.12 zur Verfügung.

Mit der Umstellung auf das neue Fahrzeugmaterial kehrte der Rheingold wieder auf die alte Route Amsterdam – Basel SBB via Emmerich zurück, mit Wagendurchlauf Amsterdam – Mailand. In Utrecht beigestellt bzw. abgekuppelt wurden die Wagen der Relationen Hoek van Holland – Chur bzw. München. Reichlich zu tun gab es für die Rangierabteilungen in Duisburg: Hier erfolgte nun der Wagentausch mit dem Schwesterzug Rheinpfil. Auf diesen ging der Münchner Flügel über, übernommen wurden dafür die Wagen von Dortmund nach Basel und Chur; entsprechend umgekehrt in Nordrichtung. Des weiteren war in Duisburg umzuspannen. Auf dem bis Arn-





hem noch nicht elektrifizierten Abschnitt dieselten V 200 und bildeten genauso wie die holländischen Elektrolokomotiven der Reihen 1100 (Bo'Bo') und 1200 (Co'Co') einen Farb-Kontrast zum Zugverband. Dank erstmals bei der Bundesbahn erlaubter Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erzielte F 10 Rheingold 1962 auf dem Streckenteil zwischen Emmerich und Basel SBB einen Reiseschnitt von 101,6 km/h.

In den Rang eines TEE erhoben

In der TEE-Kommission wirkte die DB bald darauf hin, den Rheingold als Trans-Europ-Express zuzulassen. Es war ja auch etwas widersinnig, ausgerechnet „Westeuropas attraktivsten Zug“ – so jedenfalls die Werbung – nicht unter der hochwertigsten Gattung verkehren zu lassen. Andererseits standen die Kurswagen dem Konzept nur zielreiner Zugläufe entgegen. Schließlich auch von NS und SBB formell beantragt, wurde die Hochstufung zum TEE durch die Kommission am 5. November 1964 geneh-

ligt. Im Zusammenhang damit sollte der Stammlauf des Rheingold bis Genf verlängert werden und der als Flügel fungierende Rheinpfil ebenfalls zum TEE avancieren. Beide Züge verkehrten ab 30. Mai 1965 unter dem internationalen Qualitätssymbol. Dementsprechend wurden die Fahrzeuge umlackiert. Durchweg rot-creme präsentierten sie sich erst 1967 – natürlich wiederum abgesehen von den ausländischen Lokomotiven. Anders als die NS versahen die SBB die vor den Rheingold gespannten Loks, Re 4/4 aus den frühen fünfziger Jahren, immerhin mit einem TEE-Aufsteckschild.

Nach wie vor setzten sich TEE 22/21 Rheinpfil und TEE 10/9 Rheingold aus unterschiedlichen Wagengruppen zusammen. Vereinfacht dargestellt handelte es sich um folgende Zugteile:

Rheingold Holland – Schweiz

Wagen zwischen Amsterdam/Hoek van Holland und Basel, Genf, Chur sowie Mailand;
Rheingold/Rheinpfil Holland – Bayern
 Wagen zwischen Amsterdam/Hoek van Holland und München;

Rheinpfil/Rheingold Ruhr – Schweiz

Wagen zwischen Dortmund und Basel, Genf sowie Mailand (ab 26.9.65 auch Chur);

Rheinpfil Ruhr – Bayern

Wagen zwischen Dortmund und München. Zwischen Basel und Chur sowie Mailand liefen die Wagen in gewöhnlichen Schnellzügen; erst 1969 wurde die Mailänder Gruppe hier vom TEE Roland befördert. Im übrigen blieb es beim Kurswagentausch in Duisburg, wo Richtung Dortmund sogar noch ein dem Rheinpfil unmittelbar folgender F 321 für die Wagen aus Genf und Mailand hinzukam.

Dieser als F-Zug geführte Flügel entfiel Ende 1970, die Dortmunder Wagen erreichten ihr Ziel nun sämtlichst im TEE 21. Bei der Verquickung mit dem Rheinpfil blieb es auch, als dieser am 26. September 1971 in einen Intercity umgewandelt und bis Hannover verlängert wurde. Vom selben Tag an galt für TEE Rheingold das Nummernpaar 7/6 (ungerade Ziffer nun südwärts); erst zum Sommerfahrplan 1973 wurde die Münchner Gruppe aufgegeben. Inzwischen hatten im gesamten DB-Be-



Im Sommerfahrplan 1985/86 befuhr der Rheingold die Strecke München – Salzburg, die durch das reizvolle Alpenvorland führt. Am 30. Mai 1985 ist der TEE südlich von Traunstein in Richtung München unterwegs.
Abb.: A. Ritz