

Schnellzugwagen-Set 2 "Rheingold 1962".

H0 - Art.Nr. 43873



 **Spur:** H0 **Epoche:** III

Vorbild: 3 verschiedene Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten für den F-Zug F 10 "Rheingold" der Deutschen Bundesbahn (DB). 1 Speisewagen WR4üm-62 der DSG. 2 Speiseräume, Küche, Spülraum, Büffet und Personalabteil. Ausführung mit abgerundeten Dachenden und erhöhtem Dach über der Küche ("Buckel-Speisewagen"). 1 Abteilwagen Av4üm-62, 1. Klasse. Ausführung mit abgerundeten Dachenden. 1 Großraumwagen Ap4üm-62, 1. Klasse. Ausführung mit abgerundeten Dachenden. Grundfarbgebung kobaltblau/beige. Betriebszustand Sommer 1962.

Modell: Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Typspezifisch gestaltete Dachformen, Seitenwände, Unterböden und Schürzen. Drehgestelle nach Bauart Minden-Deutz mit Klotzbremsen, Magnetschienenbremsen und angesetzten Generatoren. Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter LED-Innenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden (LED). Ein Wagen serienmäßig mit einem Schleifer ausgestattet. Über stromführende Spezialkupplungsdeichseln können die anderen Wagen mit Strom versorgt werden. Alle Wagen vorbereitet für Zugschlussbeleuchtung 73407. Aufgedruckte Zuglaufschilder. Gesamtlänge über Puffer 84,8 cm. Gleichstromradsatz je Wagen 4 x 700580.

Highlights:

- 50 Jahre moderner "Rheingold"-Zug 1962 - 2012.

Einmalige Serie.

Neue Maßstäbe prägten zu Beginn der 1960er-Jahre den hochwertigen Fernverkehr. Enthusiastisch kündigte die Deutsche Bundesbahn 1962 ihr künftiges Spitzenangebot an: „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 DB 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.“ Der neue Rheingold wurde komplett aus neu gebauten Wagen gebildet. Als Zugloks dienten zunächst modifizierte Maschinen der Baureihe E 10 (dann als E 10.12 bezeichnet), deren Getriebe für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h abgeändert worden war. Ferner beschaffte die DB vier neue Wagentypen für ihren Prestigezug. Zusätzlich zu den von normalen Schnellzügen bekannten Abteilwagen mit Seitengang (Bauart Av4üm-62) gab es nun erstmals Großraumwagen (Bauart Ap4üm-62) im Fernverkehr. Eine Besonderheit waren die Aussichtswagen (Bauart AD4üm-62), in deren erhöhten, voll verglasten Aussichtskanzeln die Fahrgäste einen freien Blick auf die herrliche Landschaft genossen. Hier und in den Großraumwagen ließen sich die Sitze drehen, so dass die Reisenden immer mit Blick in Fahrtrichtung fahren konnten. Mit Getränken und kleinen Snacks lud die Bar des Aussichtswagens zum Verweilen ein. Geschäftsreisende konnten im

Schreibabteil ihre Arbeiten erledigen lassen. Die neuen Speisewagen (Bauart WR4üm-62) besaßen einen doppelstöckigen Wirtschaftstrakt, der ihnen bald die Bezeichnung „Buckelspeisewagen“ einbrachte. Zweistöckig deshalb, um mehr Plätze im Speiseraum unterbringen zu können. Für angenehme Temperaturen sorgten in den Wagen die goldbedampften Scheiben und natürlich eine Klimaanlage. Loks und Wagen waren von außen leicht am eleganten, zweifarbigen Anstrich mit kobaltblauer Brüstung und beigefarbenem Fensterband zu erkennen. Außerdem prangte unter der Aussichtskanzel der Schriftzug „Rheingold“. Ab Mai 1965 verkehrte der „Rheingold“ als Trans-Europ-Express (TEE). Da für die TEE-Züge ein zweifarbiger Anstrich mit roter Brüstung vorgesehen war, wurden Loks und Wagen entsprechend umlackiert. Der Einsatz der Aussichtswagen und der doppelstöckigen Speisewagen endete im Mai 1976. Der Sommerfahrplan 1979 sah das Aus für den traditionellen Rheingold zwischen Hoek van Holland und der Schweiz, er fuhr nun nur noch zwischen Amsterdam und Genf. Ab dem 23. Mai 1982 beschränkte sich der Zuglauf auf die Relation Amsterdam – Basel SBB. Bis zum 30. Mai 1987 schlängelte sich der Rheingold noch Tag für Tag durchs Gleisgewirr des Ruhrgebiets, vorbei am Kölner Dom sowie dem Loreleyfelsen und durchquerte die oberrheinische Tiefebene zwischen Schwarzwald und Vogesen. Damit verschwand der legendäre Zug von den Gleisen der Deutschen Bundesbahn – aber nicht für immer: Seit 2007 setzt das Verkehrsmuseum Nürnberg unter dem Namen „TEE Rheingold“ einen Zug im Charter- und Touristikverkehr ein, in den auch einige Originalfahrzeuge der Rheingold-Züge von 1962 eingereiht sind. Neben Abteil- und Großraumwagen führt dieser Zug auch wieder einen Aussichtswagen.

Zu den "Rheingold"-Wagensets 43873 und 43883 passt ideal die Elektrolokomotive Baureihe E 10.12 "Rheingold", mit der Artikelnummer 37106.

Eigenschaften:      

Veröffentlichung(en) in: Neuheiten-Prospekt 2012 - Gesamtprogramm 2012/2013