



Konrad Koschinski

Legendäre Züge

Orient-Express, Rheingold, TEE

Konrad Koschinski

Legendäre Züge

Orient-Express, Rheingold, TEE

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Angaben sind unter <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-8375-1621-0

© 2016 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlag, Essen

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe digitaler Systeme und Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Zum Titelbild: TEE „Rhein-Main“ im mittleren Rheintal auf der Fahrt von Frankfurt (Main) nach Amsterdam. Fast zehn Jahre lang – von Ende 1957 bis Sommerfahrplan 1967 – wurde dieser Zuglauf mit den Dieseltriebwagen der DB-Baureihe VT 11.5 gefahren. Sie gelten als die gelungensten TEE-Fahrzeuge der Dieselära. FOTO: R. PALM

Zum Rückseitenbild: Am 27. Mai 1962 verkehrte der F 10 „Rheingold“ (Amsterdam–Basel) erstmals mit neuen klimatisierten Wagen und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Drei Jahre später wurde er zum TEE hochgestuft (Oberwesel, 1963). FOTO: R. PALM

Text: KONRAD KOSCHINSKI
FRIEDHELM ERNST
LUDWIG ROTTHOWE

Redaktion: THOMAS HILGE
Koordination: KARLHEINZ WERNER
Satz: REGINA DOLL
Einbandgestaltung: KATHLEEN BAUMANN
Gesamtherstellung: GRIEBSCH & ROCHOL DRUCK GMBH & Co. KG, HAMM



Konrad Koschinski,

Jahrgang 1952, stammt aus Niederbayern. Nach dem Umzug ins Württembergische erlebte er 1963/64 noch den Dampfbetrieb mit 64ern auf der Schönbuchbahn Böblingen–Dettenhausen. Sein Studium in Berlin schloss er mit einer Diplomarbeit über die stadtplanerischen Aspekte der Integration der noch von der Reichsbahn betriebenen S-Bahn ins West-Berliner Nahverkehrssystem ab. Seitdem arbeitet er als freier Journalist, ab 1999 vor allem als Autor des Eisenbahn-Journals und Verfasser zahlreicher Beiträge und Sonderausgaben.

FOTO: PRIVAT

Hochkultur des Reisens

Als am 5. Juni 1883 der erste *Orient-Express* aus dem Pariser Ostbahnhof dampfte, begann die faszinierende Geschichte des berühmtesten aller Luxuszüge Europas. Der „Grand Express“ quer durch den Kontinent war der Stolz der „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“ (CIWL). Bald umrankten ihn Legenden, schließlich rückte der Mythos die Wirklichkeit in den Schatten. Der Zug inspirierte Schriftsteller und Regisseure zu Romanen und Filmen, gehörten doch Zaren und Fürsten, Diplomaten und Geheimagenten zum illustren Reisepublikum.

Agatha Christie's mehrfach verfilmter Bestseller „Mord im Orient-Express“ spielt freilich im nach dem Ersten Weltkrieg eingeführten *Simplon-Orient-Express*, der Paris mit Istanbul auf dem Weg via Mailand verband. Auf der klassischen Route über München und Wien fuhr der *Orient-Express* nur noch bis in die unteren Donaustaaten. Nach dem Zweiten Weltkrieg mutierten die einstigen Schlafwagen-Luxuszüge zu profanen Schnellzügen. Der zuletzt auf den Laufweg Straßburg – Wien beschränkte *EuroNight Orient-Express* wurde im Dezember 2009 eingestellt. An die „Belle Epoque“ des Reisens erinnerten noch mehr oder minder den alten Routen folgende Nostalgiezüge, davon übrig geblieben ist der *Venice-Simplon-Orient-Express*.

Herausragenden Komfort bot die Internationale Schlafwagengesellschaft einst auch in aus Pullman-Salonwagen gebildeten Tageszügen an. Dem *Edelweiss* Amsterdam – Brüssel – Luxemburg – Straßburg – Basel machten Deutsche Reichsbahn und MITROPA ab 1928 mit dem *Rheingold* Konkurrenz, der Amsterdam sowie Hoek van Holland auf dem Weg via Köln mit Basel, bald auch mit Luzern und Zürich verband. Dessen Pullmanwagen waren noch nobler ausgestattet als jene der CIWL. Zudem lockte die Fahrt durch das zwischen Koblenz und Bingen von Burgen und Schlössern gesäumte Rheintal viel Kundschaft an. Der Beginn des Zweiten Weltkriegs bereitete dem *Rheingold* ein jähes Ende.

Der 1951 von der Bundesbahn eingeführte *Rheingold-Expreß* zehrte vom Mythos des Pullmanzuges. Wieder an ein elitäres Reisepublikum wandte sich die DB mit dem 1962 vorgestellten funkelnagelneuen *Rheingold*. Seine Wagen setzten Komfortmaßstäbe für Jahrzehnte, doch nach dem Ausscheiden der „Dome Cars“ im Jahr 1976 hoben er und sein Schwesterzug *Rheinpfeil* sich nicht mehr von anderen TEE-Zügen ab. Ab 1983 vermarktete die DB den *Rheingold* und einen nun gleichnamigen Münchner Flügelzug primär als Touristenattraktion, mangels Zuspruch stellte sie ihren letzten TEE zum Sommerfahrplan 1987 ein.

Als Trans-Europ-Express verkehrten *Rheingold* und *Rheinpfeil* seit 1965. Damit wurden sie in ein ab 1957 zunächst mit Dieseltriebwagen geschaffenes Netz rein erstklassiger Züge integriert, das westeuropäische Metropolen und Wirtschaftszentren verband. Mit dem TEE-System knüpften acht Staatsbahnen an die Ära der luxuriösen Pullmanzüge an, boten aber zeitgemäßen Service nach dem Vorbild des noch nicht vom Massentourismus geprägten Luftverkehrs. Auch das TEE-Emblem steht für eine Epoche hoher Reisekultur, die wir mit dieser Ausgabe der EditionXL Revue passieren lassen.

KONRAD KOSCHINSKI

ORIENT-EXPRESS	6
VORGESCHICHTE	Nagelmackers' Compagnie 14
ZEITRAUM BIS 1914	Im Glanz der »Belle Epoque« 16
ZEITRAUM 1914 BIS 1940	Die zweite Epoche 36
FAHRZEUGE IN DER EPOCHE II	Edle Zugpferde, blaue Wagen 50
LOKSCHADEN	Ein Abenteuer mit dem Orient-Express 56
ZEITRAUM 1945 BIS 1977	Klangvolle Namen, verblasster Glanz 58
NOSTALGIEZÜGE	Auferstanden und luxuriöser denn je 74
ZEITRAUM 1977 BIS HEUTE	Balkan-Verkehr im Niedergang 80
ZEITAFEL	125 Jahre Orient-Express 86
RHEINGOLD	88
VORGESCHICHTE	Von Pullman inspiriert 96
PREMIERE 1928	Elitäres Doppel-F 100
ROLLMATERIAL	Noble Wagen, edle Zugpferde 106
ZUGLAUF 1928 – 1939	Letzten Endes bis Mailand 118
WAGENSCHICKSAL NACH 1939	Zweckentfremdet und umgebaut 126
F-ZUG AB 1951	Blauer Zug der jungen DB 128
RHEINGOLD AB 1962	In neuem Glanz erstrahlt 136
ZUGBILDUNG	Knifflige Rangiermanöver 144
1965 – 1987 ALS TEE	Geadelt zum Trans-Europ-Express 146
KINOFILM	Liebe nach Fahrplan 154
RHEINGOLD MUSEAL	Der Nachwelt erhalten 156
FEK-RHEINGOLD	Auf Tour mit dem 28er-Rheingold 162
TEE-GARNITUR FÜR SONDERFAHRTEN	Zeitreise in die TEE-Ära 164
TABELLE	Erhaltene Rheingold-Fahrzeuge 166
TRANS EUROP EXPRESS	168
»PREMIUM«-KONZEPT	Erstklassig durch West-Europa 176
VORGESCHICHTE	Ahnen des Trans-Europ-Express 178
ANGEBOTE, ZÜGE, STRECKENNETZ	Glanzvolle TEE-Epoche 182
VOM FFD ZUM TEE	Hochkarätiger Rheingold 214
FAHRZEUGFLOTTE	Vielfalt unter einem Markenzeichen 228
ZUGNAMEN	Alle TEE-Züge im Überblick 238
QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS	239



ORIENT- EXPRESS

DAS ORIGINAL

Der weltberühmte Luxus-Zug Orient-Express verlässt mit der 310.16 an der Spitze am 9. Juni 1928 die Donaumetropole Wien. Jeder der fünf Schlafwagen trägt ein anderes Zuglaufschild: Budapest–Paris, Bukarest–Paris, Bukarest–Calais, Bukarest–Amsterdam und Istanbul–Ostende.

FOTO: JOSEPH STÖGERMAYR

