

SWR2 Zeitwort

15.05.1928:

Der Rheingold geht auf Jungfernfahrt

Von Wolfgang Grossmann

Sendung: 15.05.2023

Redaktion: Susanne Schmaltz

Produktion: SWR 2017

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Service:

SWR2 Zeitwort können Sie auch als Live-Stream hören im **SWR2 Webradio** unter www.swr2.de oder als **Podcast** nachhören:

<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/zeitwort.xml>

Autor:

Der Rheingold, später Rhein-Gold-Express ist der berühmteste deutsche Zug und auch der einzige Luxus-Zug, der hierzulande jemals auf die Schiene gesetzt wurde. Seine erste Fahrt erlebte er am 15. Mai 1928. Eine Dampflok der Baureihe 18.3 zog mit 1950 PS die 4 schweren Pullmann-Salonwagen sowie zwei Gepäckwagen aus dem Centralbahnhof Basel SBB. Unter der Zugnummer FFD 101/102 ging es über Freiburg – Baden-Oos – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Köln – Düsseldorf – Duisburg nach Hoek van Holland, wo die Fähren nach England erreicht werden konnten. Für die 820 km lange Strecke brauchte der Luxus-Zug eine planmäßige Fahrzeit von mehr als 12 Stunden. Der Fernschnellzug bestand nur aus Salonwagen erster und zweiter Klasse – die vornehmen Abteile in Weinrot mit heller Decke, goldfarbenen Polstern und Vorhängen. Haute Cousine wurde direkt am Sitzplatz mit Tisch serviert, eingedeckt mit feinstem Porzellan, Tafelsilber und Kristallgläsern. Hans Diegner war 1928 Kellner im Rheingold und erinnerte sich 70 Jahre später an seine erste Fahrt:

O-Ton von Hans Diegner:

Es war gar etwas ganz Besonderes. Jeder zweite Wagen hatte eine Küche, also einen Koch, ein Küchenmädchen, einen Silberputzer. Für zwei Wagen zuständig waren ein Oberkellner und vier Kellner.

Autor:

Und exquisit waren auch die Speisen an Bord, sagt Friedhelm Ernst, der die Speisekarten studiert und ein Buch über den Rheingold-Express geschrieben hat:

O-Ton von Friedhelm Ernst:

Es gab grundsätzlich eine Vorspeise. Das war in der Regel ein Crevetten-Cocktail oder Ähnliches, dann gab es cup of soupe, von der Champignoncremesuppe bis zu einer Oxtail über ein Hauptgericht, was grundsätzlich aus Fleisch bestand, dazu frische Gemüse. Alles wurde im Zug frisch in der Küche zubereitet. Es wurden keine Konserven benutzt.

Autor:

Später fuhr der Rheingold auch bis nach Luzern und sogar nach Mailand. 120 Passagiere fanden Platz und die Reise konnten sich nur Gutbetuchte leisten. Die Wagons waren geräumig und komfortabel möbliert. Die Waggons hatten eine auffällige Sonderlackierung in violett, wobei die extra großen Fenster cremefarben eingefasst waren. Besonders die Fahrt durchs Mittelrheintal zwischen Mainz und Koblenz mit ihren teils engen Schleifen und vielen Burgen galt als das Highlight der Reise. Schließlich hatte der Luxus-Zug seinen Namen dem Nibelungenlied zu verdanken. 1939 mit Beginn des 2. Weltkrieges war dann Schluss. Der Rheingold verkehrte nicht mehr. Nazis und Wehrmacht hatten die Salonwagen für sich okkupiert. Erst im Sommer 1951 erstand die Legende wieder auf. Das Nachkriegsdeutschland besaß wieder einen Luxus-Zug, diesmal mit blau lackierten Waggons, auf denen elegant in silbernen Lettern der Name „Rheingold-Express“ prangte. Und auch das ein vorübergehendes Novum: Es gab jetzt drei Abteilklassen. 1962 erfolgte eine Umlackierung in beige und weinrot und es wurde ein Aussichtswagen in die Zugreihe aufgenommen die Sitze in königsblau. Statt mit Dieselloks fuhr der Zug nun elektrisch. Zusätzlich bekam der Rheingold-Express

einen Bruderzug namens Rhein-Pfeil und die beiden Fernzüge wurden 1965 Mitglied der Trans-Europa-Express-, also der TEE-Familie. Mit fortschreitender Technik wurde der Rheingold auch schneller. Für die Strecke Hoek van Holland bis Basel brauchte er nur noch knapp 8 Stunden, was die Reisezeit aus den Anfängen um viereinhalb Stunden verkürzte. Womit er dem englischen Werbespruch seines Gründungsplakates von 1928 alle Ehre machte: „The fastest train from the Northsea to the alps.“

Atmo Zugpiff

Autor:

Doch das Zeitalter der regulären Luxus-Züge bei der Bahn lief aus. Am 30. Mai 1987 fand die letzte Fahrt des Rheingold-Express statt. Eisenbahnfreunde und die Deutsche Bahn selbst haben einige Wagen und Lokomotiven restauriert und erlauben den Prachtstücken immer mal wieder Sonderfahrten. Im Vergleich zu normalen derzeitigen Bahnpreisen gar nicht so teuer.