

# Treinsamenstellingen: De legendarische Rheingold

Otto Dijkstra

## Hoek van Holland / Amsterdam CS - Basel SBB (- Zürich) vice versa



Op 10 juni 1938 staat de D20 (ex-FFD101), de Rheingold, vertreggereed te Zevenaar om naar respectievelijk Amsterdam en Hoek van Holland te rijden. De trein bestaat behalve uit een NS-stoomloc van de serie 3900 uit een houten NS DIV 7500 (ex-SS), drie salonrijtuigen en een bagagewagen, alle van de DRB. Waarom de NS-bagagewagen mee loopt is niet duidelijk, er was immers bepaald dat bij stalen rijtuigen plaatsing van een schutwagen in de vorm van een bagagewagen niet meer nodig was. De Nederlandse DIV en Duitse SABk gaan naar Amsterdam CS. De te Utrecht achter te laten SB, SAK en SPw zullen uiteindelijk via Rotterdam DP Hoek van Holland bereiken. Daar wordt aansluiting gegeven op de nachtboot naar Engeland. Stichting Rail Publicaties

De onlangs verschenen, fraaie Märklin- en Trix-modellen van de Rheingold uit 1928 en 1929 zijn een verhaal over treinsamenstellingen uit die tijd meer dan waard. In het onderstaande artikel zullen zodoende een paar van die combinaties worden besproken, evenals enkele lotgevallen van het materieel. Eerst belicht ik de geschiedenis die voorafging aan de komst van deze luxe spoorverbinding tussen Engeland en Zwitserland.

Na de voor vrijwel alle landen van Europa catastrofale verlopen Eerste Wereldoorlog werden de politieke wendingen gevolgd door diverse maatregelen krachtens het verdrag van Versailles van 1919. Behalve de opdeling van de Oostenrijk-Hongaarse monarchie werd Duitsland gedwongen gebiedsdelen af te staan. Daardoor kwamen Polen, Tsjechooslowakije, Hongarije en het koninkrijk der Serviërs, Kroaten en Slovenen (sedert 1929 Joegoslavië) als zelfstandige naties op de kaart te staan.

Het eerste decennium van het Interbellum, dat zijn de jaren tussen beide wereldoorlogen, wordt de Roaring Twenties genoemd. Deze kenmerkten zich door een schijnbare stabiliteit, maar er heerste wel een idealistische en optimistische geest. En dat leidde er toe dat het reizen naar landen binnen Europa weer aan populariteit won. Voor het afleggen van grote afstanden in Europa werd toen uitsluitend gebruikt gemaakt van de spoorwegen, temeer omdat zij snel

## Samenstelling Rheingold 1928

15 mei 1928

FFD101/SD1, Emmerich - Zevenaar - Utrecht

Zv	Basel SBB						
loc	DIV	SBkd	SBd	SBkd	SAkd	SAkd	SBd
NS	DRG	DRG	DRG	DRG	DRG	DRG	DRG
Asp	Asd	Asd	Asd	Asd	Asd	Hld	Hld

SD2/FFD102, Utrecht - Zevenaar - Emmerich

Hld	Hld	Asd	Asd	Asd	Asd	Asd	Asp/Zv
SAkd	SBd	SBkd	SBd	SBkd	SAkd	DIV	loc
DRG	DRG	DRG	DRG	DRG	DRG	DRG	NS/DRG
Basel SBB							Zv/...

7 oktober 1928

FFD101/SD1, Emmerich - Zevenaar - Utrecht

Em	Basel SBB						
loc	DIV	SBkd (f)	SBkd	SAkd	SAkd	SBd	
NS	DRG	DRG	DRG	DRG	DRG	DRG	
Asp	Asd	Asd	Asd	Asd	Hld	Hld	

D69 met deel D264, Utrecht - Zevenaar

Hld	Hld	Hld	Hld	Hld	Hld	Asd	Asd	Asd	Asd	Asp
ABd	ABd	DIV	PIV	SAkd	SBd	SBkd (f)	SBkd	SAkd	DIV	loc
DRG	NS*	DRG	DRP	DRG	DRG	DRG	DRG	DRG	DRG	NS
München	Boedap.	München	Keulen	Basel SBB						Zv
* NS ABd 7157-7173 of 7201-7209										

FFD102, Zevenaar - Emmerich

Hld	Hld	Asd	Asd	Asd	Asd	Zv
SAkd	SBd	SBkd (f)	SBkd	SAkd	DIV	loc
DRG	DRG	DRG	DRG	DRG	DRG	DRG
Basel SBB						...

### Verklaring kleuren treindelen in overzicht

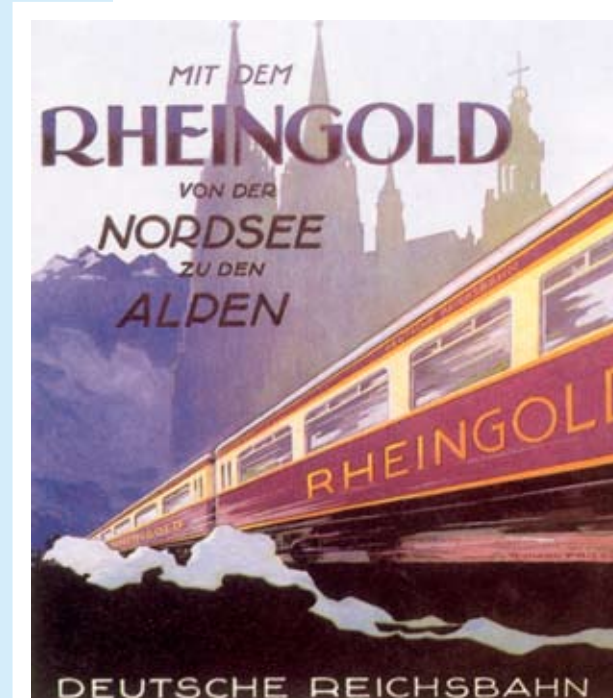
- Blauw: Rheingold Basel SBB - Hoek van Holland v.v.
- Rood: Rheingold Basel SBB - Amsterdam CS v.v.
- Geel: Rheingold-bagagewagen idem v.v.
- Groen: andere relatie

### DRG en DRB

- Deutsche Reichseisenbahnen, DRG, 1920-1924
- Deutsche Reichsbahn Gesellschaft, DRG, 1924-1937
- Deutsche Reichsbahn, DRB, 1937-1945

Uit het overzicht over 1928 blijkt dat de samenstelling van de treindelen aan de eindstations niet werd gewijzigd. De rijtuigstammen gingen de grens over zoals ze waren gekomen. Wel liep het deel van en naar Amsterdam voorop. Opvallend is dat de Rheingold in Nederland werd gecombineerd met diverse andere D-treinen. Enerzijds werd zo de baanvakbezetting verminderd, anderzijds kon zo natuurlijk tractie en personeel worden uitgespaard.

DRG-affiche van Richard Friese, 1932. Deutsche Bahn



en comfortabel reizen beloofden. In het langafstandsverkeer waren salon-, slaap- en restauratierijtuigen van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits, de CIWL, en van de in 1916 opgerichte Mitteleuropäischen Schlaf- und Speisewagen Gesellschaft, de Mitropa AG, werkzaam. De DRG en Mitropa zagen de concurrentie van de CIWL met lede ogen aan en besloten zich met een luxueuze trein op de Europese rails te manifesteren om weer een vaste positie te verwerven in de spoorwereld van toen.

### Rheingold en Edelweiss

In 1927 werd daartoe door de Reichsbahn aan diverse fabrieken opdracht gegeven tot de bouw van 26 salonrijtuigen. De order omvatte de constructie van vier rijtuigen eerste klas met 28 zitplaatsen, vier rijtuigen eerste klas met 20 zitplaatsen en keuken, acht rijtuigen tweede klas met 43 zitplaatsen en tien rijtuigen tweede klas met 29 zitplaatsen plus keuken. Verder werden nog drie bijpassende

De kortste Rheingold van voor de oorlog in 1935. Achter de NS 3900 bevindt zich de SABk (salonrijtuig eerste en tweede klasse met keuken) uit Amsterdam CS; daarachter de SB zonder en de SA met keuken plus de SPw (pakwagen) uit Hoek van Holland bij aftakking naar 't Broek te Arnhem. Stichting Rail Publicaties



Overzicht gebouwde Rheingold-rijtuigen

Type	Fabrikant	Nr.	Nr. 1931	Voor 1940 verbouwd in type	Vermist	Na 1945 verbouwd in type	Nr.	1956 vervallen oude 1e klas	1968 UIC-1 type	1968 UIC-nr.
SA4üK-28	Linke-Hofmann	20501	10501			WR	1230		WRüg(e)151	51 80 88-46 230-5
"	Linke-Hofmann	20503	10503		✓					
"	Wegmann	20505	10505		✓					
"	Westwaggon	20507	10507			WR	1231			
SA4ü-28	Linke-Hofmann	20502	10502		✓					
"	Linke-Hofmann	20504	10504		✓					
"	Wegmann	20506	10506		✓					
"	Westwaggon	20508	10508			WR	1232		WRüg(e)151	51 80 88-46 232-1
SB4üK-28	Linke-Hofmann	24501	10701			WR	1234		WRüg(e)151	51 80 88-46 234-3
"	Wegmann	24503	10703			WG4ük-28/50	10801		WGüke822	51 80 89-43 520-1
"	Wegmann	24505	10705			WR	1237		WRüg(e)151	51 80 88-46 237-0
"	Westwaggon	24507	10707			WG4ük-28/50	10802		WGüke822	51 80 89-43 521-9
"	Westwaggon	24509	10709			WR	1238		WRüg(e)151	51 80 88-46 238-8
"	O&K / Credé	24511	10711	SAB4üK-28/39		AB4üe-28/51	11358	A4üe-28/51	Aüe304	51 80 18-43 050-5
SB4ü-28	Linke-Hofmann	24502	10702			AB4üe-28/52	11355	B4üe-28/52	Büe355	51 80 28-43 100-6
"	Wegmann	24504	10704	SAB4üK-28/34		WR	1236		WRüg(e)151	51 80 88-46 236-2
"	Wegmann	24506	10706	"		AB4üe-28/52	11356	A4üe-28/52	Aüe303	51 80 18-43 040-6
"	Westwaggon	24508	10708	"		AB4üe-28/52	11357	A4üe-28/52	Aüe305	51 80 18-43 060-4
"	Westwaggon	24510	10710	SAB4üK-28/34	✓					
"	O&K / Credé	24512	10712			AB4üe-28/52	11359	A4üe-28/52	Aüe305	51 80 18-43 061-2
SB4üK-29	Linke-Hofmann	24513	10713			WR	1235		WRüg(e)151	51 80 88-46 235-4
"	Linke-Hofmann	24515	10715			WR	1239		WRüg(e)151	51 80 88-46 239-6
"	Wegmann	24517	10717			WG4üke-29/50	10803		WGüke822	51 80 89-43 522-7
"	Wegmann	24519	10719		✓					
SB4ü-29	O&K / Credé	24514	10714		✓					
"	O&K / Credé	24516	10716		✓					
SPwü-28	Wumag	90201	105001			Pw4ü			Düe949	51 80 92-43 310-2
"	Wumag	90202	105002			Pw4ü			Düe922 -> 949	51 80 92-43 001-7
"	Wumag	90203	105003			Pw4ü			Düe949	51 80 92-43 311-0



1



2



3



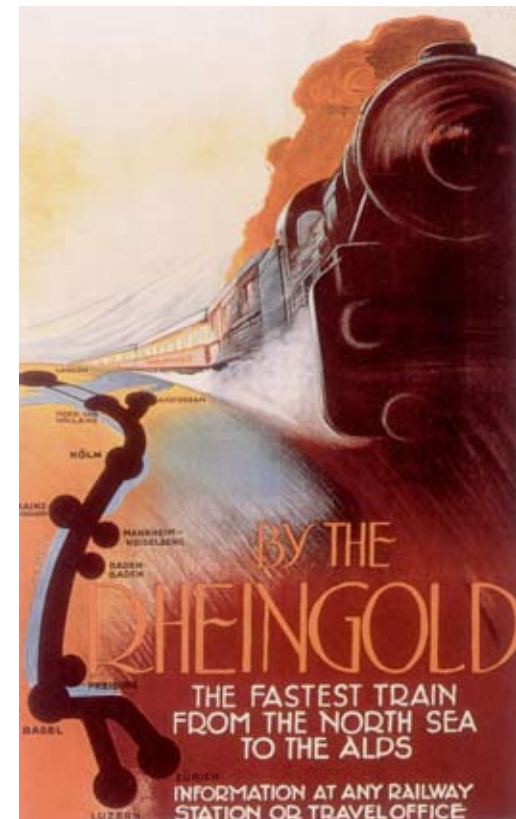
4



5

1 Trix 23430-1: SA4ü 20 506, rijtuig 6 van Hoek van Holland naar Basel SBB.  
 2 Trix 23430-2: SA4ük 20 505, rijtuig 3 van Amsterdam naar Basel SBB.  
 3 Trix 23430-3: SB4ü 24 502, rijtuig 2 van Amsterdam naar Basel SBB.  
 4 Trix 23430-4: SB4ük 24 501, rijtuig 7 van Hoek van Holland naar Basel SBB.  
 5 Trix 23430-5: SPw4ü 90 201, wagen 1 van Amsterdam naar Basel SBB.

DRG-affiche van Richard Friese, 1928. Deutsche Bahn



Materieelboek 939d van de DRG.

Nr	2	3		4		5		6		7		8		9
		4-achs		4-achs		4-achs		4-achs		4-achs		4-achs		
		Sonder-D-Zugwagen												
		1. Kl ohne Küche		1. Kl mit Küche		2. Kl ohne Küche		2. Kl mit Küche		2. Kl ohne Küche		2. Kl mit Küche		
1	Gattungszeichen	SA 4 ü	SA 4 ük *	SB 4 ü	SB 4 ük	SB 4 ü	SB 4 ük	SB 4 ü	SB 4 ük	SB 4 ü	SB 4 ük	SB 4 ü	SB 4 ük	
2	Allgemeine Bezeichnung der Bauart	Sonderbauart*)												
3	Nummernreihe	10 501-10 508	10 701-10 712**)	10 701-10 712**)	10 713-10 719	10 713-10 719	10 713-10 719	10 713-10 719	10 713-10 719	10 713-10 719	10 713-10 719	10 713-10 719	10 713-10 719	
4	Zeichnung	Be 1463*	Be 1463*	Be 1464*	Be 1464*	Be 1464*	Be 1464*	Be 1464*	Be 1464*	Be 1464*	Be 1464*	Be 1464*	Be 1464*	
5	Länge über Puffer	23 500	23 500	23 500	23 500	23 500	23 500	23 500	23 500	23 500	23 500	23 500	23 500	
6	Wagenkastenlänge einschl umbauter Vorräume	22 200	22 200	22 200	22 200	22 200	22 200	22 200	22 200	22 200	22 200	22 200	22 200	
7	Wagenkastenbreite, größte, äußere mm	2866	2866	2866	2866	2866	2866	2866	2866	2866	2866	2866	2866	
8	Entfernung von Schienenoberkante bis Fußbodenoberkante / Pufferstand mm	1290/1060	1290/1060	1290/1060	1290/1060	1290/1060	1290/1060	1290/1060	1290/1060	1290/1060	1290/1060	1290/1060	1290/1060	
9	Drehgestell nach Zeichnung	Fwp 920.1	Fwp 920.1	Fwp 920.1	Fwp 920.1	Fwp 920.1	Fwp 920.1	Fwp 920.1	Fwp 920.1	Fwp 920.1	Fwp 920.1	Fwp 920.1	Fwp 920.1	
10	Achstand, gesamt	19 780	19 780	19 780	19 780	19 780	19 780	19 780	19 780	19 780	19 780	19 780	19 780	
11	Abstand der Drehflansenbolzen	16 180	16 180	16 180	16 180	16 180	16 180	16 180	16 180	16 180	16 180	16 180	16 180	
12	Achstand des Drehgestells	3600	3600	3600	3600	3600	3600	3600	3600	3600	3600	3600	3600	
13	Anzahl der Aborte	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	
14	" " Abteile	5 u 1 Gepäckraum	2 u 1 Gepäckraum	2 u 1 Gepäckraum	2 u 1 Gepäckraum	2 u 1 Gepäckraum	2 u 1 Gepäckraum	2 u 1 Gepäckraum	2 u 1 Gepäckraum	2 u 1 Gepäckraum	2 u 1 Gepäckraum	2 u 1 Gepäckraum	2 u 1 Gepäckraum	
15	" " Sitzplätze													
	1. Kl	28	20	43	29	41	29	41	29	41	29	41	29	
	2. Kl													
	3. Kl													
16	Stehplätze auf den offenen Bühnen													
	2. Kl													
	3. Kl													
17	Blatttragfedern der 2- u 3-achs Wagen (Tragfedern der 4- u 6-achs Wagen siehe unter Drehgestelle):													
	gestreckte Länge													
	Federblattzahl													
	Breite und Dicke des Stahls													
18	Anzahl der offenen Bühnen													
19	Sieberung der Übergänge	Faltenbalgen	Faltenbalgen	Faltenbalgen	Faltenbalgen	Faltenbalgen	Faltenbalgen	Faltenbalgen	Faltenbalgen	Faltenbalgen	Faltenbalgen	Faltenbalgen	Faltenbalgen	
20	Bremse	Kksbr	Kksbr	Kksbr	Kksbr	Kksbr	Kksbr	Kksbr	Kksbr	Kksbr	Kksbr	Kksbr	Kksbr	

SD 1	101 Bazel S.R.B.	101 Zürich
Van 15/5 t/m 30/6 en van 12/9 af.	SA d—SBkd—SBkd <sup>1</sup> —SBd—SAkd—D <sup>IV</sup>	
Zv.—Ut.—Asp.	Hld. 271	Asd. 271
Van 1/7 t/m 11/9.	101 Zürich	101 Luzern
	SBd—SAkd—SBkd—SBd—SBkd—SA d—D <sup>IV</sup>	
	Hld. 271	Asd. 271
Asp.—Asd.	—Treindeel Asd.	
	164 Ut.	125 Ut.
Ut.—Gd.—Rtp.	ABd—Rheingoldrijtuigen voor Hld.—D <sup>III</sup>	
	Gvr. 560	Hld.
1	401 Rtp.	172 Bh.
Rtp.—Hld.	D <sup>III</sup> —ABd—ABDd—Rheingoldrijtuigen—D <sup>III</sup>	Ut.
	Hld. 401	Hld. 271 <sup>271</sup> / <sub>2101</sub>

Het voorschrift omtrent het gebruik van het personenmaterieel, met de verkorte titel VPM van 15 mei 1931 laat zien dat de Rheingold sedert die datum uit vier of vijf salonrijtuigen en een bagagewagen bestaat. De SBkd is facultatief. Opvallend is de plaatsing van twee drieassige bagagewagens als schutwagens naar Hoek van Holland.

### Overzicht treinnummers 1928-1939

Emmerich - Zevenaar	FFD101
Zevenaar - Emmerich	FFD102
Zevenaar - Arnhem	SD1, D67, D172, D270, D280
Arnhem - Zevenaar	SD2, D69, D271



In 1978 werd de Rheingold talloze keren herdacht. Speciale ritten waren toen vrijwel normaal zoals op 12 mei 1978. De historische FEK-Rheingold wordt aangevoerd door NS-loc 1139, en is op weg naar Hoek van Holland. J.A. Bonthuis

### Verklaring treinbenamingen

- D = Durchgangszug, D-trein (oorspronkelijk een trein bestaande uit doorgangsrjtuigen, later algemene aanduiding voor internationale treinen)
- SD = D-trein met salonrijtuigen
- F = Fernzug (na 1950)
- FD = Fernschnellzug
- FFD = Fernschnellzug met bijzondere toeslag

bagagewagens gebouwd. De rijtuigen en wagens waren volledig van staal waardoor het totaalgewicht tussen de 50 en 52 ton lag, zo'n twaalf ton meer dan de tot nu toe gebouwde.

Speciaal voor deze rijtuigen werd het draaisteltype *Görlitz II schwer* ontwikkeld. De radstand van dit draaistel bedroeg 3,60 m. Dit maakte het mogelijk het door de salonrijtuigen aan de reizigers te bieden comfort ook bij hoge snelheden te waarborgen. Hun lengte bedroeg 23,5 m. Daardoor waren het destijds de langste Duitse rijtuigen.

Door de zeer elegante kleurstelling vielen zij op en wekten de interesse van het grote publiek. Aanvankelijk waren de rijtuigen en bagagewagens auberginekleurig uitgevoerd. Na een paar jaar, rond 1931, werden ze violetblauw. Toen verscheen ook de naam Rheingold in grote bronzen letters op de zijwanden. De crème band rond de vensters bleef behouden. Dit verklaart overigens waarom er bij het bewaarde Rheingold-materieel kleurverschillen bestaan.

De Rheingold begon te rijden met ingang van de zomerdienst op 15 mei 1928. Concurrent CIWL volgde op 15 juni met haar Edelweiss. De Rheingold reed, de naam zegt het al, langs de rivier de Rijn. De route van de Edelweiss liep door België, Luxemburg en Frankrijk. Curieus is dat de Zwitserse SBB in het midden van de jaren dertig beide treinen vanaf Basel SBB gecombineerd naar Zürich vervoerde. De vouwbalgen waren echter niet doorverbonden. In 1939 kwam een einde aan al het fraais door toedoen van het toenmalige Duitse regime.

### Keulse FEK

De uitbraak van de Tweede Wereldoorlog was de oorzaak van het voortijdig en letterlijk op het zijspoor belanden van de Rheingold. In die oorlog is een aantal rijtuigen gebruikt voor duistere doeleinden. Ze maakten deel uit van zogenoemde *Befehlszüge*. Dit zijn treinen waarin zich somtijds een bevelhebber bevond die van daaruit zijn troepen aanstuurde. Na de oorlog zijn de rijtuigen merendeels omgebouwd tot personen-, restauratie- en gezelschapsrijtuig. Op het einde van hun leven in de jaren zeventig resteerden nog enkele exemplaren.

Tot op de dag van vandaag zijn die laatste rijtuigen bewaard. Ze doen af en toe dienst in semi-luxe nostalgische en toeristische treinen. De actieve spoorwegvriendenclub uit Keulen, FEK, begon er mee. Die vereniging zag kans een zevental rijtuigen van de snijbrandier te redden en bracht ze qua beschildering terug in de toestand van de jaren dertig. Het exterieur werd niet in overeenstemming gebracht met vroeger tijden; dit wil zeggen dat de oorspronkelijke indeling en daarbijbehorende raamindeling niet werd teruggebouwd. Alleen de kleur was wel weer violetblauw met crème.

De interieurs van enkele gezelschapsrijtuigen werden wel verwijderd en met behulp van nieuw meubilair heringericht. Het moest de nostalgisch ingestelde reiziger doen denken aan de periode dat "het reizen in luxe over grote afstanden was voorbehouden aan de rijken der aarde". Momenteel worden weer twee rijtuigen teruggebracht in de oorspronkelijke staat. Het gaat hierbij om die van het



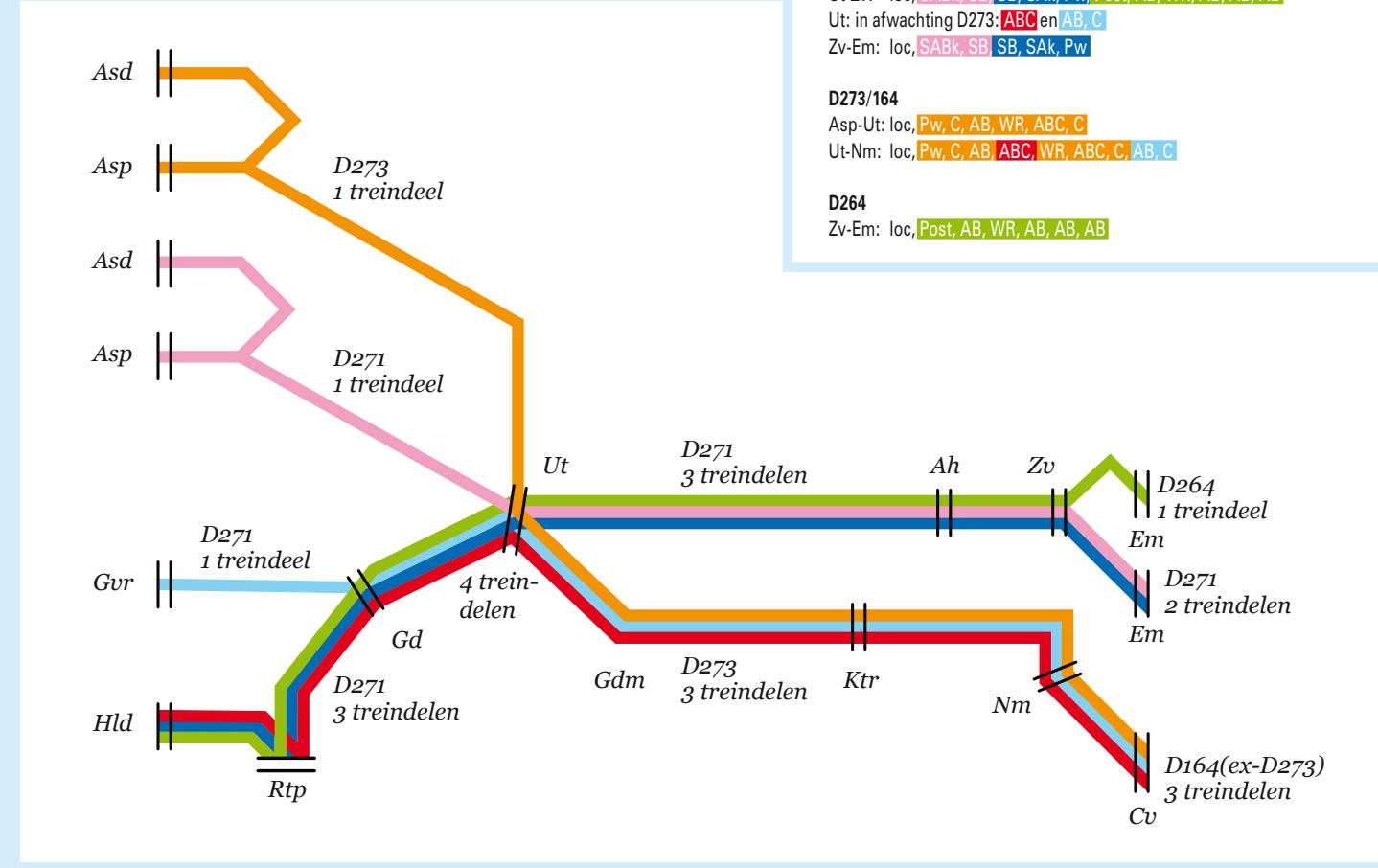
De Rheingold in model is een zeer fraaie creatuur van Märklin/Trix. Hier het Mokumse deel, echter zonder bagagewagen.

### Dienstregeling van 15 mei 1938, D264, D271 en D273, D164

De complexiteit van de materieelomloop binnen een dienstregeling komt het best tot uiting door onderstaand beeld van het samenvoegen en uitwisselen van diverse rijtuigen, ook die van de Rheingold, op de stations Gouda, Utrecht en Zevenaar.

	+	=	+	=	=	=
<b>D271 (Rheingold)</b> Hld v 06.53 naar Rtp Rtp a 07.18 Rtp v 07.26 naar Gd Gd a 07.58	<b>D271</b> Gvr v 07.30 naar Gd Gd a 07.54	<b>D271 (Rheingold)</b> Gd v 08.03 naar Ut Ut a 08.30	<b>D271 (Rheingold)</b> Asd v 07.40 naar Asp Asp v 07.56 naar Ut Ut a 08.26	<b>D271 (Rheingold)</b> Ut v 08.39 naar Zv Zv a 09.38	<b>D271 (Rheingold)</b> Zv v 09.43 naar Em Em a 09.36 (MET) Em v 09.37 (MET)	<b>D264</b> Zv v 09.51 naar Em Em a 09.47 (MET) Em v 10.18 (MET)
	+	=	=			
<b>D273</b> Asd v 08.03 naar Asp Asp v 08.19 naar Ut Ut a 08.50	<b>D273</b> rijtuigen uit D271 (uit Hld en Gvr)	<b>D273</b> Ut v 09.01 naar Nm via Gdm en Kt Nm a 10.04	<b>D164</b> Nm v 10.16 naar Cv Cv a 10.23 (MET) Cv v 10.33 (MET)			

Schematische weergave van de dienstregeling.



<b>D271-Rheingold</b>
Asp-Ut: loc, SABk, SB
Rtp-Gd: loc, SB, SAK, Pw, Post, AB, WR, AB, AB, ABC
Gvr-Gd: loc, AB, C
Gd-Ut: loc, SB, SAK, Pw, Post, AB, WR, AB, AB, ABC, AB, C
Ut-Zv: loc, SABk, SB, SB, SAK, Pw, Post, AB, WR, AB, AB, AB
Ut: in afwachting D273: ABC en AB, C
Zv-Em: loc, SABk, SB, SB, SAK, Pw
<b>D273/164</b>
Asp-Ut: loc, Pw, C, AB, WR, ABC, C
Ut-Nm: loc, Pw, C, AB, ABC, WR, ABC, C, AB, C
<b>D264</b>
Zv-Em: loc, Post, AB, WR, AB, AB, AB

## Verklaring geografische verkortingen

<b>Nederland</b>	<b>Duitsland</b>
Asd Amsterdam CS	Cv Cleve (Duitsland)
Asp Amsterdam WP (Weesperpoort)	Em Emmerich (Duitsland)
Gd Gouda	
Gdm Geldermalsen	
Gvr 's-Gravenhage SS (vm. Rhijnspoor)	
Hld Hoek van Holland Haven	
Ktr Kesteren	
Nm Nijmegen	
Rtp Rotterdam DP (Delftsche Poort)	
Ut Utrecht CS	
Zv Zevenaar	

MET Midden-Europese Tijd (Nederlandse zomertijd 12.00 uur = MET 11.40 uur)

type SB4ü-29 en SB4üK-29. De eerste werd teruggevonden als officiersmess bij een Amerikaanse kazerne in West-Duitsland, de tweede stond lange tijd in Königswinter als restaurant Tannenhof. Beide rijtuigen zullen een volledige cascorevisie in České Velenice in Tsjechië ondergaan.

### In het klein

De Rheingold heeft altijd tot de verbeelding gesproken. Voor de Tweede Wereldoorlog kwam dit tot uitdrukking bij Märklin, doordat deze fabrikant benaderingen van deze rijtui-

gen in blik produceerde. De kleur was eigenlijk het enige wat overeen kwam met de realiteit. Na de introductie van 00 dan wel H0 kon de liefhebber pas in 1974 een goede, vooroorlogse Rheingold in 1:87 verwelkomen. Spraakmakend was het nieuws van Liliput. Deze Oostenrijkse firma bracht in één keer alle basistypen exact op schaal uit. De pers beoordeelde het fraais met lovende woorden, de modelspoorwereld was sprakeloos. Maar Liliput zette toen wel de toon. In de jaren die volgden werden het blikken speelgoed van Märklin en de sterk verkorte

modellen van hetzelfde merk en alsmede die van Trix en Fleischmann uitgerangeerd. Omdat modelspoorders zich van krappe boogstralen bedienden en het kortkoppelmechaniek was nog niet uitgevonden vormden bij de Liliput-rijtuigen de bufferbalk met instaptreden, buffers en koppeling samen met het draaistel één geheel. Nadien verscheen Märklin met blikken schaalmodellen. En nu voor de tweede keer, alleen zijn ze ditmaal vervaardigd uit hoogwaardige kunststof.

### Samenstellingen

In het begin bestond de Rheingold in Nederland uit vier tot vijf rijtuigen en één of twee bagagewagens; ten tijde van de Olympische Spelen te Berlijn in 1936 zelfs uit tien (of meer) rijtuigen en wagens. De vijf verkrijgbare Märklin- en Trix-modellen zijn dan eigenlijk te weinig om een werkelijkheidsgetrouwe Rheingold na te bootsen. Vertalen we de oorspronkelijke vooroorlogse samenstellingen naar de kleine wereld dan wordt direct duidelijk dat het ons aan Nederlandse tractiemiddelen in H0 ontbreekt. Beperken we ons tot het traject Zevenaar - Emmerich in het klein, dan zouden de serie 01 of 18.5 uitkomst kunnen bieden, maar Zevenaar in het klein bestaat niet alleen uit Duitse locs. De 01'en en S3/6'en liepen daar van de trein en werden vervangen door een 3700, na 1929 door een 3900.

## Overzicht behouden rijtuigen

Type	Nr.	Nr. 1931	Type	Nr.	Nr.	Kleur	Nr.	Type	Nr.	Type	UIC-nr.	Bijzonderheden
SA4ü-28	20508	10508	WR	1232		rood				WRügle)151	51 80 88-46 232-1	11-'70 FEK/RBG 51 80 08-43 022-6 [ ] -> 56 80 88-43 022-4 [ ] *
SB4üK-28	24503	10703	WG4üK-28/50	10703	10801	bordeauxrood				WGüke822	51 80 89-43 520-1	02-'78 FEK/RBG 51 80 09-43 020-9 [ ] terzijde
	24507	10707	WG4üK-28/50	10707	10802	bordeauxrood				WGüke822	51 80 89-43 521-9	01-'80 IAG, NIOE 51 80 02-43 021-4 [ ] -> RhAG
SB4ü-28	24506	10706	AB4üe-28/52			blauw	10706	A4üe-28/52	11356	Aüe303	51 80 18-43 040-6	01-'72 FEK -> '81 IAG, NIOE -> RhAG
	24508	10708	AB4üe-28/52			blauw	10708	A4üe-28/52	11357	Aüe305	51 80 18-43 060-4	03-'70 FEK/RBG 51 80 02-43 060-3 [ ] -> '82 IAG, NIOE -> RhAG
	24512	10712	AB4üe-28/52			blauw	10712	A4üe-28/52	11359	Aüe305	51 80 18-43 061-2	03-'70 FEK/RBG 51 80 02-43 061-1 [ ] -> '82 IAG, NIOE terzijde
SB4üK-29	24513	10713	WR	1235		rood				WRügle)151	51 80 88-46 235-4	08-'73 rest. KBE Bonn -> rest. Tannenhof bij Königswinter -> '08 RhAG
	24515	10715	WR	1239		rood				WRügle)151	51 80 88-46 239-6	08-'73 VBV -> '83 IAG, NIOE 50 80 09-50 901-9 [ ] -> RhAG
	24517	10717	WG4üke-29/50	10717	10803	bordeauxrood				WGüke822	51 80 89-43 522-7	01-'80 FEK/RBG 51 80 02-43 023-0 [ ] -> 56 80 89-43 023-1 [ ] *
SPwü-28	90201	105001	Pw4ü			groen				Düe949	51 80 92-43 310-2	11-'70 FEK/RBG 50 00 09-43 021-8 [ ] -> met schade terzijde
Onbekend	245xx	107xx	USA									-> RhAG, volledige revisie in Tsjechië (České Velenice)

\* = NVBS-ritten 2006

Neem je bijvoorbeeld Arnhem, dan is de keuze aan materieel nog steeds beperkt. Het zogenoemde Middenet werd weliswaar sedert 1934 met lichtgrijze diezelelektrische treinstellen van het type DE-III bediend, en dat is in miniatuur verkrijgbaar. Maar de rest van al het

aanwezige materieel? Dus is dit geen optie. Wat dan? De enige oplossing is te doen alsof de model-Rheingold één van de zoëven genoemde nostalgische en toeristische treinen is. En dan kan alles, zelfs de een of andere industrioloc, worden gebruikt om de trein over

fabriekssporen te verplaatsen. Kortom, laat uw fantasie de vrije loop en gun het fraais van Märklin of Trix een plaats op uw modelspoorweg. **A**

Alle modelfoto's Len de Vries

Heringericht interieur van de SB4üK 24507 in het voormalige gezelschapsrijtuig WG4üK 10802 van de Rheingold AG.



Interieur eerste klas. Bundesarchiv

