

Oben: Zu den traditionsreichsten IC-/EC-Zügen gehört der „Blaue Enzian“ zwischen Klagenfurt und wechselnden Zielen in Deutschland. Wir sehen ihn auf dieser Doppelseite als EuroCity in Übersee zwischen Salzburg und München am 10. Juli 1987. **Foto: Martin Brandt**

Rechts: Der „Blaue Enzian“ als von der ÖBB-Lokomotive 1042 600-5 nachgeschobener Intercity auf dem Pyrkerviadukt bei Bad Hofgastein am 11. August 1986. **Foto: Georg Wagner**

Einleitung:

Die EuroCity-Züge (1987-1993)

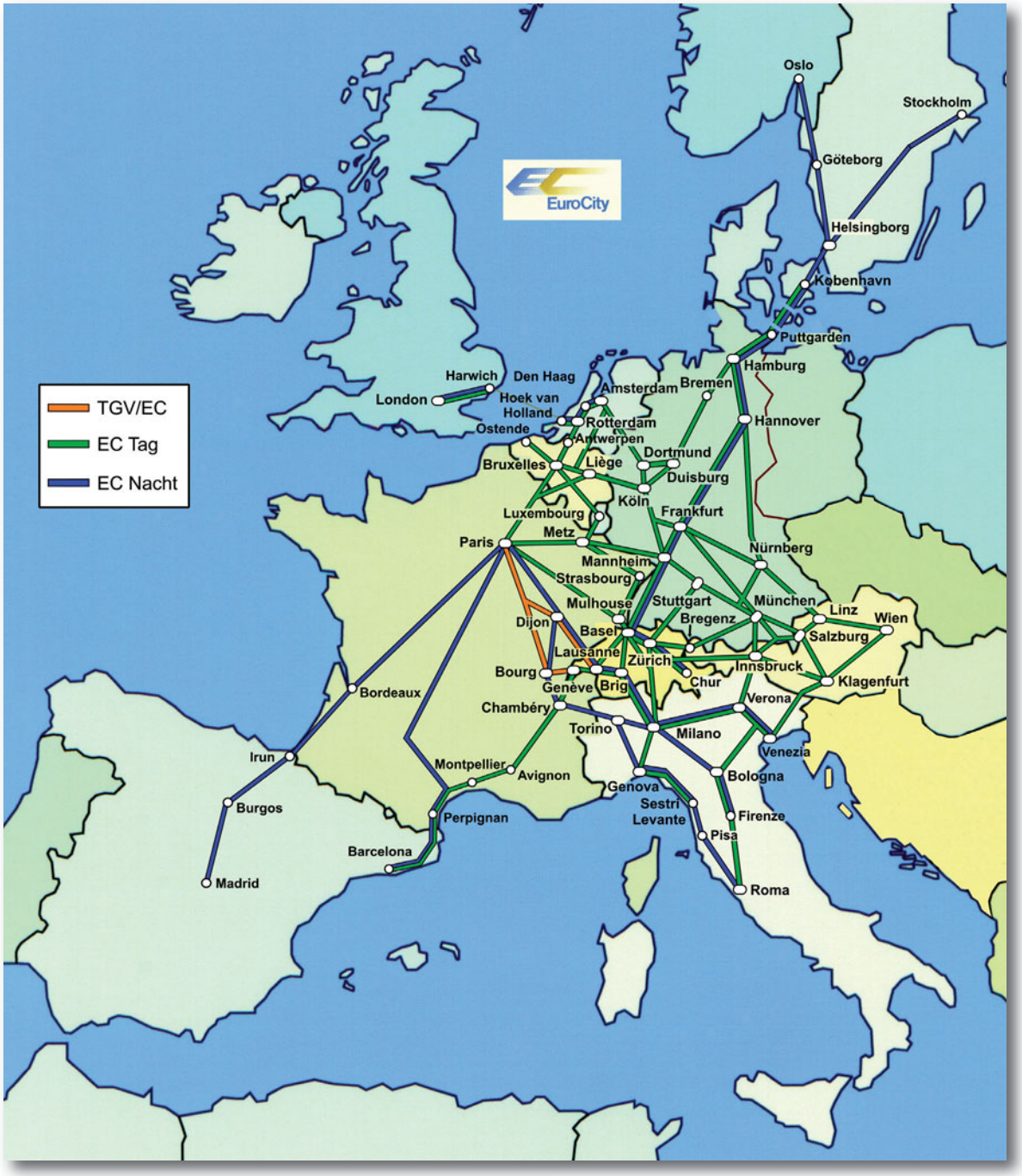
Die 80er-Jahre des letzten Jahrhunderts stellten sowohl in der Geschichte Europas als auch seiner Eisenbahnen einen fundamentalen Wendepunkt dar. Zunächst wurden mit der Ausweitung der Europäischen Gemeinschaft auf zwölf Mitgliedstaaten und der Unterzeichnung der Einheitlichen Europäischen Akte im Jahr 1986 die Grundlagen für den Binnenmarkt gelegt, der mit seinen vier Grundfreiheiten (freier Verkehr von Personen, Gütern, Dienstleistungen und Kapital) das wirtschaftliche, gesellschaftliche und kulturelle Leben deutlich veränderte. Doch es war vor allem der Fall der Berliner Mauer und in diesem Zuge des Eisernen Vorhangs im Jahr 1989, der die Spaltung des europäischen Kontinents in zwei rivalisierende Machtblöcke beendete.

Parallel dazu veränderte sich auch der Eisenbahnverkehr in Europa: Sichtbarstes Zeichen war das stetige Schrumpfen des prestigeträchtigen TEE-Netzes. Diese Züge durchliefen zusehends eine „Demokratisierung“ genannte Entwicklung und wurden nach und nach von internationalen Schnellzügen abgelöst, die beide Wagenklassen führten. Eine erste Etappe des Umbruchs führte zur Ausweitung der bereits in mehreren westeuropäischen Staaten bestehenden nationalen Intercity-Zugkonzepte auf die internationale Ebene. Nachdem sich diese Konzeption im Kampf gegen die Konkurrenz auf der Straße und in der Luft als tragfähig erwiesen hatte, wurde in einem zweiten Schritt ab dem Beginn des Sommerfahrplanabschnitts am 31. Mai 1987 das EuroCity-Netz aus internationalen Qualitätszügen ins Leben gerufen – vor nun bereits mehr als 30 Jahren!

Es ist erstaunlich, dass den EuroCity-Zügen in der europäischen Eisenbahnliteratur bisher so wenig Bedeutung beigemessen wird, gibt es doch bisher keine entsprechende Veröffentlichung. Daher ist es höchste Zeit, in ihre Geschichte einzutauchen, auf die bedeutendsten etwas genauer einzugehen, ihre Lokomotiven und Wagengarnituren samt ihrer Zugbildung näher zu beschreiben zu versuchen, einen Blick in ihre Zukunft zu werfen. Das ist das Ziel dieses Buches, das Sie nun in Ihren Händen halten.

Auf Grund der Fülle des verarbeiteten Materials wird die Geschichte der EuroCity-Züge auf zwei Bände aufgeteilt: Der erste befasst sich mit den ersten Jahren der EuroCity-Geschichte von 1987 bis 1993, während im zweiten Teil die weitere Entwicklung der „EC-Saga“ von 1993 bis heute behandelt wird.

Es ist Zeit zur Abfahrt: „Montez, s`il vous plait, au départ! Steigen sie ein, Vorsicht bei der Abfahrt des Zuges!“



Das EC-Netz im Jahr 1987.

dem Sommerfahrplan 1990 zu Gunsten zweier gesichtsloser Buchstaben entsorgt (weil ihr im Vorlauf der Einführung des ICE für diesen nichts Besseres einfällt), ist das „EC"-Zeichen von 1987 noch heute vereinzelt auch auf deutschen Bahnhöfen zu finden.
Wie die vom EC abgelösten Trans-Europ-Express-Züge muss für die Inanspruchnahme ein Zuschlag entrichtet werden. In einem Lastenheft werden 20 Qualitätskriterien festgelegt. Die wichtigsten zielen ab auf:

- **Komfort**: Moderne, klimatisierte Wagen in beiden Klassen, zwingende Reinigung vor jeder Fahrt, keine Verkehrshalte zwischen Mitternacht und 6 Uhr morgens bei Nachtzügen,
- **Restauration**: Grundsätzliche Ausstattung der Tageszüge mit Speise- oder zumindest Barwagen,
- **Geschwindigkeit**: Reisegeschwindigkeit von mindestens 90 km/h (außer bei Zügen, die Bergstrecken befahren), Begrenzung der Zwischenhalte auf bedeutende Städte sowie zeitliche Beschränkung auf maximal fünf Minuten pro Halt (außer bei Fahrtrichtungswechseln),
- **Bordservice**: Speziell ausgewähltes und geschultes Personal (zwei- oder dreisprachig) sowie besonderer Service an den Bahnhöfen (Lautsprecheransagen, Reisendeninformation),
- **Grenzkontrollen**: Wenn möglich im fahrenden Zug (wie bereits im TEE-Netz) oder zeitlich so kurz wie möglich in den Grenzbahnhöfen,
- **Bespannung**: Einsatz moderner, wenn möglich mehrsystemfähiger Lokomotiven, um so weit wie möglich ein Umspannen an den Grenzen zu vermeiden. Leider bleiben angesichts der geringen Zahl an entsprechenden Lokomotiven, der wirtschaftlichen Zwänge, der technischen Möglichkeiten und der natürlich weiter bestehenden Egoismen der beteiligten Staatsbahnen Lokwechsel in den Grenzbahnhöfen eher die Regel als die Ausnahme. Wie wir dem weiteren Text entnehmen können, werden auch die anderen Kriterien im Laufe der Jahre Schritt für Schritt aufgeweicht…

Zum Sommerfahrplanbeginn am 31. Mai 1987 stehen immerhin 69 EuroCity-Zugpaare am Start, die rund 200 Städte in 13 europäischen Staaten verbinden (**Skizze links und Tabelle 1.3**). Acht von ihnen sind Nachtzüge – das hatte es zuvor in den TEE-Zügen und im internationalen IC-Netz noch nicht gegeben. Sechs Jahre lang verkehren diese Nachtzüge als EC, ab Sommerfahrplan 1993 erhalten sie das neue Label „EuroNight". Ebenfalls ab dem Jahr 1993 wird nur noch die englischsprachige Bezeichnung „EuroCity" verwendet. Nahezu alle bisherigen internationalen Intercity-Züge

werden in EuroCitys umgewandelt. Nur der „Ligure“, der „Mont Cenis“ und der „Nordpilen“ verkehren weiterhin als Intercity. Neu im Kreis der EC-Züge sind die bisherigen TEE „Rubens“ und „Ile de France“ – allerdings behalten beide ihre bisherigen, nach wie vor nur die erste Klasse führenden Wagengarnituren.
Folgende, bisher nicht als Intercity klassifizierte Züge werden ebenfalls in den erlauchten „EuroCity-Kreis“ aufgenommen:

- Alle ab Sommerfahrplan 1987 als EuroCity verkehrenden Nachtzüge,
- EC 30/37 „Romulus“ Wien – Rom (bisher gleichnamiger Ex 230/231),
- EC 34/35 „Hansa“ Hamburg – Kopenhagen (Ersatz für D 398/399 „Hamburg Express“),
- EC 66/67 „Stachus“ Wien – München (statt des gleichnamigen Ex/D 260/261),
- EC 62/63 „Benjamin Britten“ und EC 66/67 „Admiraal de Ruyter“ Hoek van Holland – Amsterdam (Ersatz für die auf dem selben Laufweg mit Fähranschluss aus England verkehrenden D 2402/2407 „Boottrein Amsterdam“ und D 2403/2406 „Boottrein London“),
- EC 96/97 „Gottfried Keller“ München – Zürich (Ersatz für namenlosen D 364/365) und
- EC 92/93 „Schweizerland“ München – Zürich (Ersatz für D 360/361; den Namen „Schweizerland“ hatte zuvor der D 480/481 Stuttgart – Zürich getragen).

Damit ist die Anzahl der völlig neu ins Leben gerufenen EuroCity-Züge im Sommerfahrplan 1987 tatsächlich eher gering: Wirklich neu sind nur die EC 26/27 „Frans Hals“ (München – Amsterdam), EC 82/83 „Hermann Hesse“ (Stuttgart – Mailand) und EC 86/87

Zwischen Köln und Aachen sind bis Anfang der 80er-Jahre auch Lokomotiven der Baureihe 110 im EC-Einsatz zu beobachten (14. Februar 1993).
Foto: Michel Hanssens







Links: Auch das gab es: EC-Kurswagen im innerösterreichischen Intercity-Verkehr. IC 595 „Ingeborg Bachmann“ führt die an zweit-, dritt- und viertletzter Stelle im Zug laufenden Kurswagen Rom – Salzburg aus EC 30 „Romulus“ mit (bei Mallnitz-Obervellach, Mai 1993).
Foto: Michel Hanssens

Unten: EC 93 „Schweizerland“ bei Oberstaufen, 15. Februar 1988. **Foto: Georg Wagner**





Zusammensetzung der verschiedenen Hochgeschwindigkeitszüge, die zwischen 1987 und 1993 in Eurocity-Verbindungen verkehrten.



RABe der SBB im TGV-/EC-Zubringerdienst bei Couvet im Jahr 1993.
Foto: Michel Hanssens

Viersystem-Triebzüge RAe 1051-1055 der SBB

Die vier im Jahre 1961 von der SBB in Dienst gestellten Viersystem-Triebzüge stellen zur Zeit ihrer Auslieferung eine ungeheure technische Leistung dar, da es erstmals gelingt, einen elektrischen Triebzug auf die Räder zu stellen, der unter den Oberleitungen in (nahezu) ganz Europa eingesetzt werden kann – er ist damit der erste (nach heutigem Sprachgebrauch) interoperable elektrische Zug in der Geschichte der europäischen Eisenbahnen. Fast noch bemerkenswerter ist die Zuverlässigkeit, mit der die Züge ihren Dienst versehen – angesichts der teilweise extremen klimatischen Einsatzbedingungen auf den befahrenen Strecken in den Alpen und im Jura sowie der 27-Promille-Rampen am Simplon und am Gotthard beileibe keine Selbstverständlichkeit. Sie bleiben – nach einer grundlegenden Modernisierung ab dem Jahr 1983 – immerhin 38 Jahre als TEE- und EC-Züge im Betrieb und man muss sich die Frage stellen, ob die im Jahr 2018 gelieferten Neubaufahrzeuge diesen Wert überhaupt annähernd erreichen werden…

Zu Beginn bestehen die RAe-Züge aus nur fünf Wagen (davon ein innerhalb der Garnituren eingereihter Motorwagen); ihre Kapazität beträgt 126 Sitzplätze plus 48 Plätze im Speisewagen. Allerdings wird es auf Grund des kommerziellen Erfolgs der mit den SBB-Viersystem-Triebzügen bedienten Verbindungen sehr rasch nötig, die Garnituren um einen weiteren Sitzwagen zu verstärken, womit ab dem Jahr 1966 eine Erhöhung der Platzkapazität auf 216 Plätze verbunden ist – in der Tat war diese Option von den vorausschauenden Konstrukteuren bereits im Ursprungskonzept vorgesehen. Desweiteren verstärkt eine zusätzliche, von Beginn an sechsteilige Einheit (Rae 1055), die

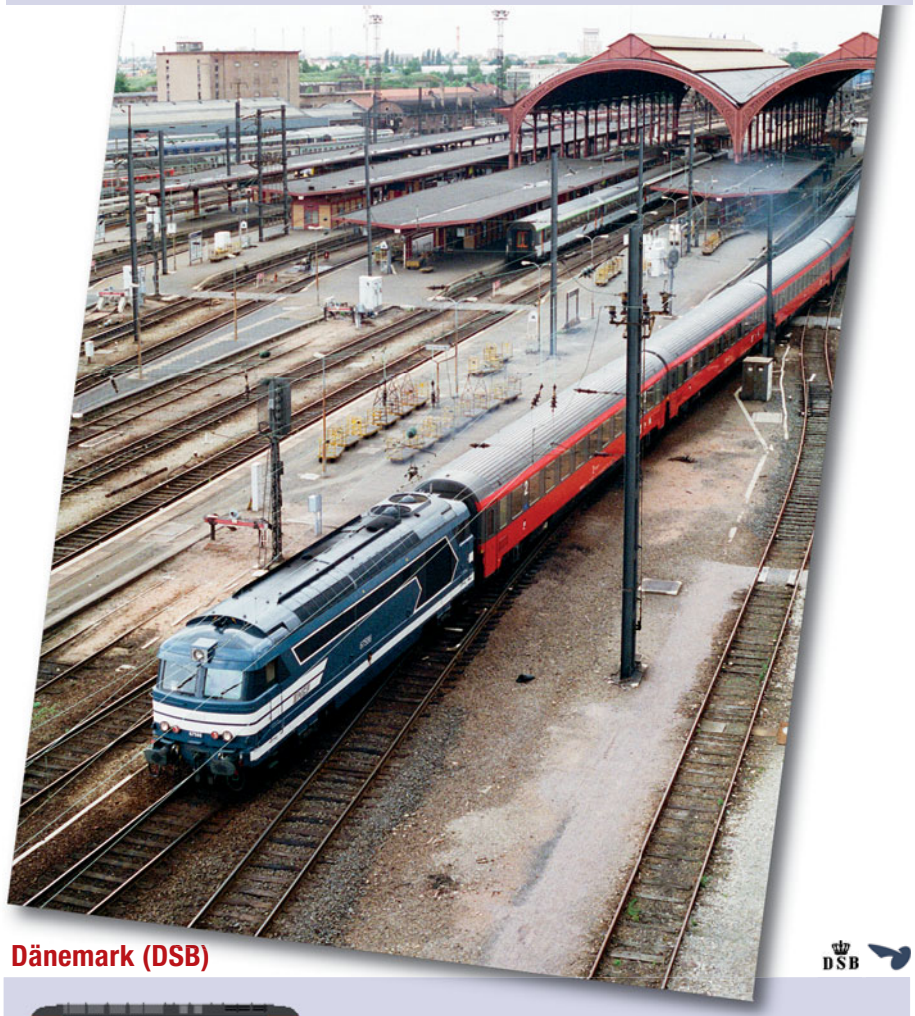
Tabelle 2.6. Diesellokomotiven vor EuroCity-Tageszügen 1987 - 1993

Deutschland (DB und DR)

Baureihe	Anzahl	Kraftübertragung	Baujahre	Länge (m)	Gewicht (t)	Leistung (kW)	Vmax (km/h)
							
218	411	hydraulisch	1968/1971-79	16,40	80	1839 bis 2060	140
							
229	20	hydraulisch	Umbau aus 119 1992/93	19,50	101	2480	140
							
232	632	elektrisch	1974-82	20,82	122	2200	120
							
234	41	elektrisch	modernisiert 1991 1970/82	20,82	125	2940	140
							
240	3	elektrisch	1989	20,96	117	2650	160

Frankreich (SNCF)

Baureihe	Anzahl	Stromsystem(e)	Baujahre	Länge (m)	Gewicht (t)	Leistung (kW)	Vmax (km/h)
							
BB 67300	90	elektrisch	1966/69	17,09	80	1325	140
							
BB 67400	232	elektrisch	1967/75	17,09	83	1765	140
							
CC 72000	92	elektrisch	1967/74	20,19	114	2250	140/160





Dänemark (DSB)

							
ME	37	elektrisch	1981/85	21,00	100	2450	175
							
MZ	61	elektrisch	1967/78	21,00	116/123	2426/2867	140/160

Links: Die dänischen Dieselloks der Reihe ME bespannten nicht nur die EuroCity-Züge zwischen Rödby und Kopenhagen, sondern auch die anderen internationalen Züge der Relation Hamburg – Kopenhagen (Naestved, 19. Juli 1994). **Foto: Michel Hanssens**

Rechts: Bei Ausfällen der planmäßigen DB-181 kamen zwischen Straßburg und Kehl ersatzweise auch SNCF-Dieselloks der Baureihe BB 67400 zum Einsatz (BB 67586 vor EC „Mozart" Paris – Wien bei Ausfahrt aus dem Bahnhof Straßburg, Mai 1993). **Foto: Martin Brandt**

Tabelle 2.7. Lokomotiven vor EuroCity-Nachtzügen 1987 - 1993

Baureihe	Anzahl	Stromsystem(e)	Baujahre	Länge (m)	Gewicht (t)	Leistung (kW)	Vmax (km/h)
Frankreich (SNCF)							
 **BB 9200**	86	1,5 kV DC	1957-64	16,20	83	3850	160
 **BB 9300**	40	1,5 kV DC	1967-69	16,20	84	3850	160
 **CC 6500**	53	1,5 kV DC	1969-75	20,19	115	5900	160/200
 **CC 6539-59**	21	1,5 kV DC	1971-73	20,19	118	5900	160/200
Norwegen (NSB)							
 **EL 16**	17	15 kV 16,7 Hz AC	1977-84	15,52	80	4440	140
 **EL 17**	12	15 kV 16,7 Hz AC	1981-87	16,30	64	3000	150
Dänemark (DSB)							
 **MY***	50	dieselelektrisch	1956/65	18,90	101,6	1450	130
Schweden (SJ)							
 **Rc**	366	15 kV 16,7 Hz AC	1967-88	15,40	77/80	3600	135/160
Spanien (RENFE)							
 **252**	60	3 kV DC	1991-96	19,50	86	5600	160

* Einsätze in Einzelfällen (Ersatzlok, Schiebedienste etc.)

Aufnahmen von Nachtzügen sind selten: Dieses Foto, aufgenommen am 7. Juli 1989 bei Blaisy-Bas auf der viergleisigen „ligne impériale“, zeigt die SNCF-CC 6561 in ihrer klassischen TEE-Lackierung vor dem EC-Nachtzug 212 „Palatino“ (Rom – Paris). **Foto: Georg Wagner**

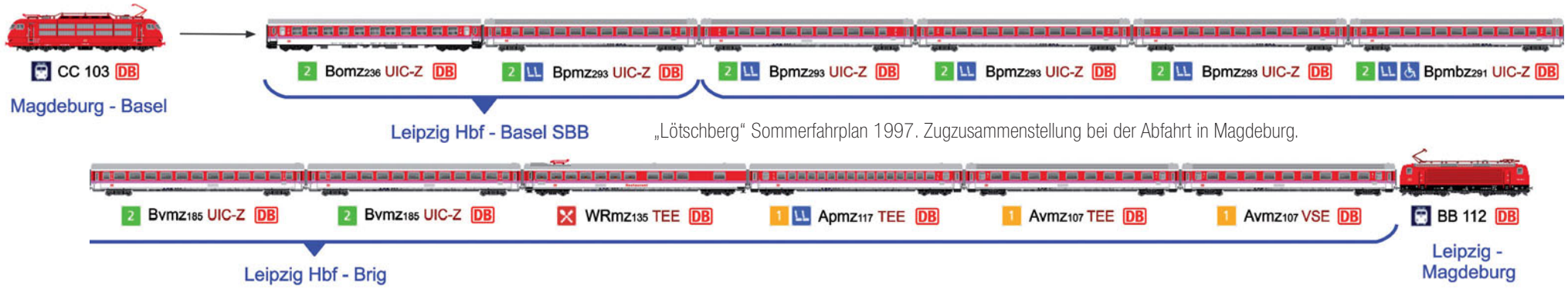


Auf der Fahrt nach Brig: EC 7 „Lötschberg“ bei Wengi, Oktober 1989. **Foto: Michel Hanssens**

Zwei Jahre später wird EC 108 nur noch bis Dortmund (an 18:20 Uhr) geführt, wobei die Fahrzeiten nahezu unverändert bleiben, während EC 109 seine Reise nun in Leipzig (ab 5:54 Uhr, Brig an 20:03 Uhr) statt in Berlin beginnt. Ein Jahr später wird die „Leipziger Episode“ bereits wieder beendet und ab dem 24. Mai 1998 heißt der Ausgangs- und Zielbahnhof des „Lötschberg“ erneut Hamburg-Altona. Nach Abfahrt in Brig um 8:57 Uhr beendet EC 108 nach 1.243 Bahnkilometern seine Reise in Hamburg-Altona um 21:21 Uhr (Reisezeit 12h 24 min, Reisegeschwindigkeit 100 km/h; samstags wird EC 108 auf den Endbahnhof Dortmund Hbf beschränkt, wo die Wagengarnitur des „Lötschberg“ am nächsten Morgen auf EC 103 „Rätia“ wendet). EC 109 verlässt Hamburg-Altona um 7:38 Uhr, um Brig um 20:03 Uhr zu erreichen. EC 108/109 halten nördlich von Köln in Solingen-Ohligs, Wuppertal, Hagen, Dortmund, Münster, Osnabrück, Bremen, Hamburg Hbf und Hamburg-Dammtor. Bis zum 15. Dezember 2002 kommt es zu keinen wesentlichen Änderungen mehr, doch kommt es zu diesem großen Fahrplanwechsel (Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main) erneut zu einer Beschränkung des Zuglaufs auf Dortmund Hbf und zur Änderung der Zugnummern (in EC 8/9). Auch die Fahrplantrassen werden völlig neu belegt: Die Abfahrt von EC 8 in Brig erfolgt nun um 12:59 Uhr, die Ankunft in Dortmund um 22:21 Uhr (Fahrtdauer 9 h 22 min für 892 km, entspricht einer Reisegeschwindigkeit von 95 km/h). Der Gegenzug EC 9 verlässt Dortmund um 5:38 Uhr und erreicht Brig um 15:00 Uhr. Zwischen Köln und Dortmund werden nunmehr Düsseldorf, Duisburg, Essen und Bochum bedient. Ein Jahr später, ab dem 14. September 2003, erfolgt erneut eine Verlängerung des EC 8 nach Hamburg-Altona (an 01:30 Uhr), während EC 9 unverändert in Dortmund beginnt.

Auch im Folgejahr wird ab dem 12. Dezember 2004 der Laufweg des EC 8/9 abermalig verändert, nun jedoch in der Schweiz; statt Brig wird nunmehr wieder – wie bereits im Jahr 1991 – Chur bedient. Damit verliert der Zug endgültig seinen Namen (er verkehrt ja schließlich nun nicht mehr über den Lötschberg). EC 8 beginnt seinen Laufweg in Chur um 13:16 Uhr und beendet ihn mitten in der Nacht um 01:29 Uhr in Hamburg-Altona (EC 9 ab Dortmund um 05:36 Uhr, Chur an 14:43 Uhr). Die Fahrplanlagen auf dem deutschen Streckenabschnitt bleiben damit unverändert.

EC 8/9 werden schließlich am 10. Dezember 2006 eingestellt, erleben aber ab dem 9. Dezember 2012 zwischen Zürich Hbf und Hamburg-Altona ein (namenloses) Comeback, allerdings in deutlich veränderter zeitlicher Lage (EC 8 Chur ab 9:16 Uhr, Hamburg-Altona an 21:27 Uhr/EC 9 Hamburg-Altona ab 6:30 Uhr, Chur an 18:43 Uhr). Ein Jahr später, ab dem 15. Dezember 2013, wird Zürich Hbf zum Start-/Zielbahnhof, behält jedoch seine Fahrplantrassen (EC 8 Zürich ab 11:00 Uhr, EC 9 Zürich an 17:00 Uhr). Auch dieses Angebot besteht im Jahr 2019 – von Abweichungen im Minutenbereich – unverändert fort.



„Lötschberg“ Sommerfahrplan 1997. Zugzusammenstellung bei der Abfahrt in Magdeburg.

Rheinpfeil

Ab dem 8. Mai 1952 (auf den Tag genau erst sieben Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs) erhält F 9/10, der die Relation Basel SBB – Hoek van Holland bedient, den noch in zwei Worten und mit Bindestrich geschriebenen Namen „Rhein-Pfeil“. Bereits zehn Tage später erhält er eine als F 21/22 numerierte Wagengruppe Innsbruck – Dortmund. Ab Inkrafttreten des Sommerfahrplans am 17. Mai 1957 werden diese F-Züge in „Rheingold-Express“ umbenannt.

Die „Wiedergeburt“ des „Rheinpfeil“ (nun in einem Wort) erfolgt am 1. Juni 1958 und mit modifiziertem

Rheinpfeil Farbenwechsel im DB-Fernverkehr: Im Sommer 1987 präsentiert sich 103 115 der DB als erste Lok ihrer Baureihe im damals brandneuen orientroten Farbkleid. Nach einer gewissen „Gewöhnungsphase“ folgen ihr ab Mitte 1988 immer mehr Schwesterlokomotiven nach. St. Goar, 18. August 1988.
Foto: Georg Wagner