



Einleitung:

Die EuroCity-Züge (1987-1993)

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

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

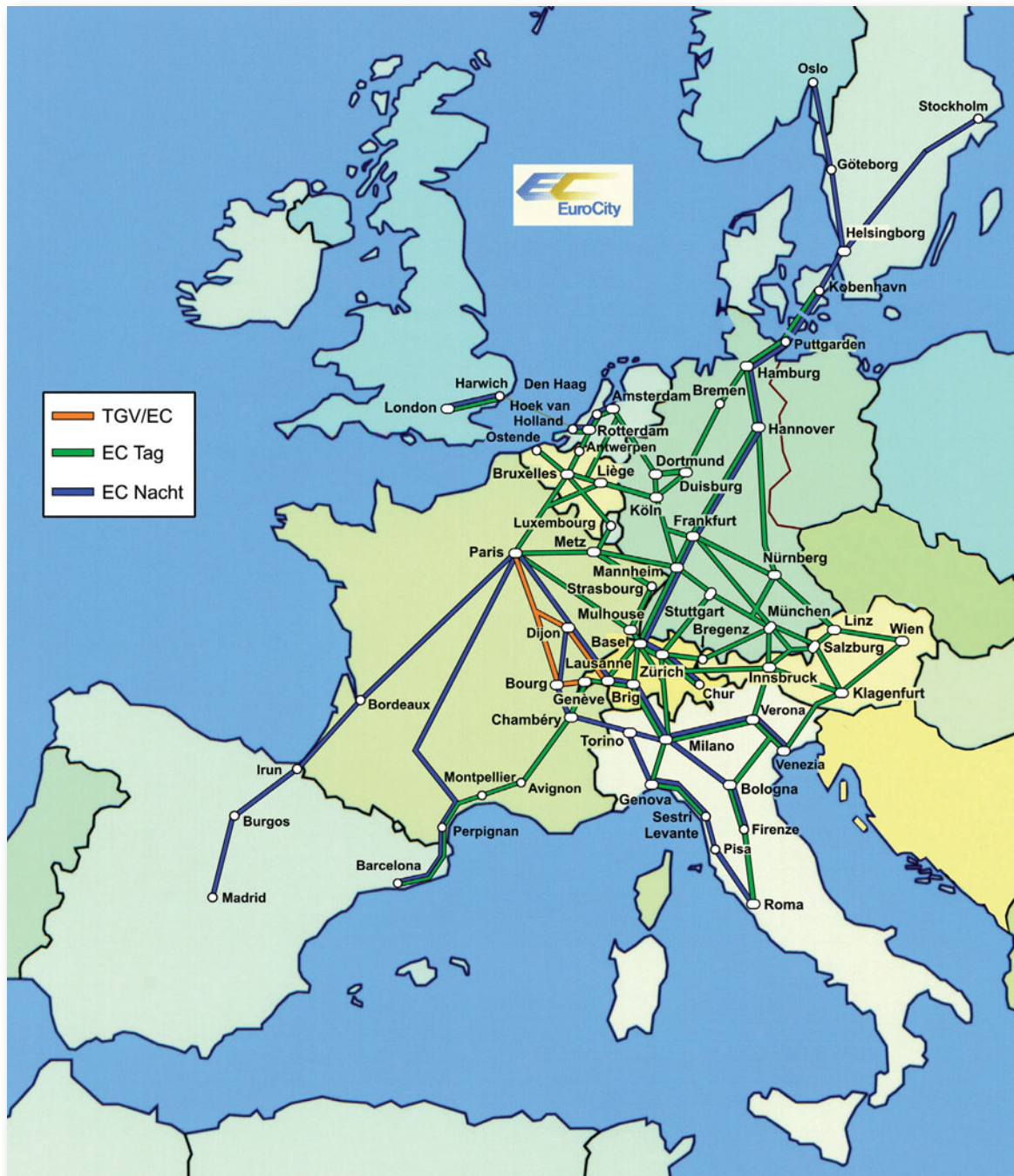
führte zur Ausweitung der bereits in mehreren west-europäischen Staaten bestehenden nationalen Intercity-Zugkonzepte auf die internationale Ebene. Nachdem sich diese Konzeption im Kampf gegen die Konkurrenz auf der Straße und in der Luft als tragfähig erwiesen hatte, wurde in einem zweiten Schritt ab 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 ge-
sichtsloser 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 Qualitätskrite-
rien 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 „Euro-Night“. 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 „Admiral 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).

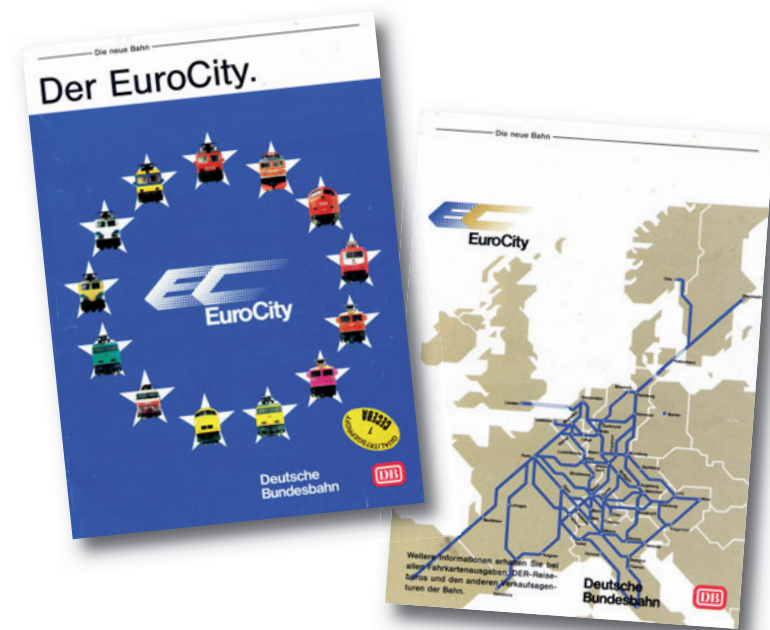
Damit ist die Anzahl der völlig neu ins Leben gerufenen EuroCity-Züge im Sommerfahrplan 1987 tatsächlich eher gering: Wirklich neu sind nur die EC 26/27 „Frans Hals“ (München – Amsterdam), EC 82/83 „Hermann Hesse“ (Stuttgart – Mailand) und EC 86/87

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







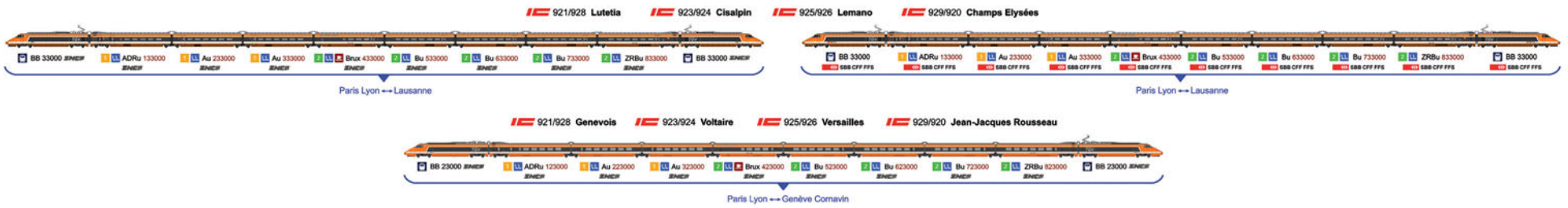
Links: Auch das gab es: EC-Kurswagen im innerösterreichischen Intercity-Verkehr. IC 595 „Ingeborg Bachmann“ führt die an zweit-, dritt- und viertletzter Stelle im Zug laufenden Kurswagen Rom – Salzburg aus EC 30 „Romulus“ mit (bei Mallnitz-Obervellach, Mai 1993).

Foto: Michel Hanssens

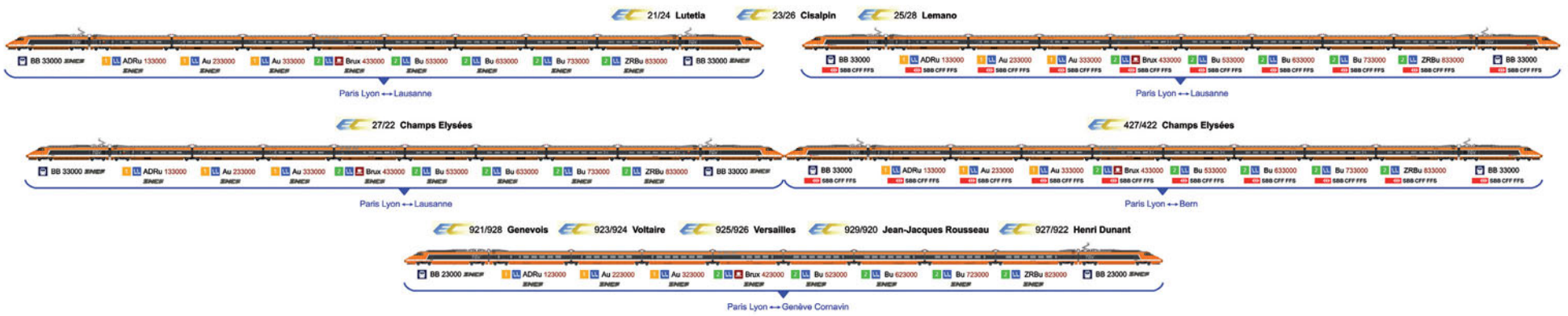
Unten: EC 93 „Schweizerland“ bei Oberstaufen, 15. Februar 1988. **Foto:** Georg Wagner



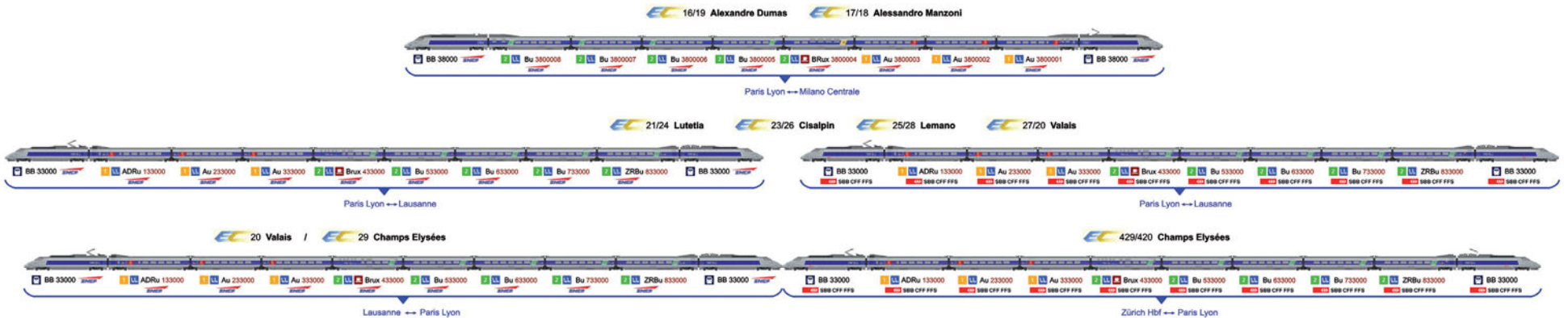
1985/86



1987



1999/2000



2006



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



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

Viersystem-Triebzüge RAe 1051-1055 der SBB






2018 gelieferten Neubaufahrzeuge diesen Wert überhaupt annähernd erreichen werden...

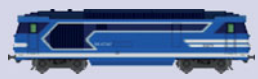


Zu Beginn bestehen die RAe-Züge aus nur fünf Wagen (davon ein innerhalb der Garnituren eingereiheter Motorwagen); ihre Kapazität beträgt 126 Sitzplätze plus 48 Plätze im Speisewagen. Allerdings wird es auf Grund des kommerziellen Erfolgs der mit den SBB-Viersystem-Triebzügen bedienten Verbindungen sehr 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

RAe der SBB im TGV-/EC-Zubringerdienst bei Couvet im Jahr 1993.

Foto: Michel Hanssens

Tabelle 2.6. Diesellokomotiven vor EuroCity-Tageszügen 1987 - 1993

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

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



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**



Dänemark (DSB)


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

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

Baureihe	Anzahl	Stromsystem(e)	Baujahre	Länge (m)	Gewicht (t)	Leistung (kW)	Vmax (km/h)
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**



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 num-

merierte 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 Farbleid. Nach einer gewissen „Gewöhnungsphase“ folgen ihr ab Mitte 1988 immer mehr Schwesterlokomotiven nach. St. Goar, 18. August 1988.

Foto: Georg Wagner

