

Jean-Pierre Malaspina
Martin Brandt



Die EuroCity-Züge

Teil-1: 1987 – 1993

Impressum

Konzept/Grafische Gestaltung/Bildbearbeitung: Kurt Heidbreder
Titelentwurf: Kurt Heidbreder

Bildauswahl und Texte: Martin Brandt – Jean-Pierre Malaspina
Lektorat: Dr. Karlheinz Haucke

Gesamtherstellung: Varesco, Auer (Südtirol)

Urheberrechtshinweis:

Jede Form von Nachdruck, Reproduktion, Weiterverarbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung – auch auszugsweise und unter Verwendung elektronischer Systeme – ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlags ist nicht gestattet und strafbar.

Alle Rechte vorbehalten.

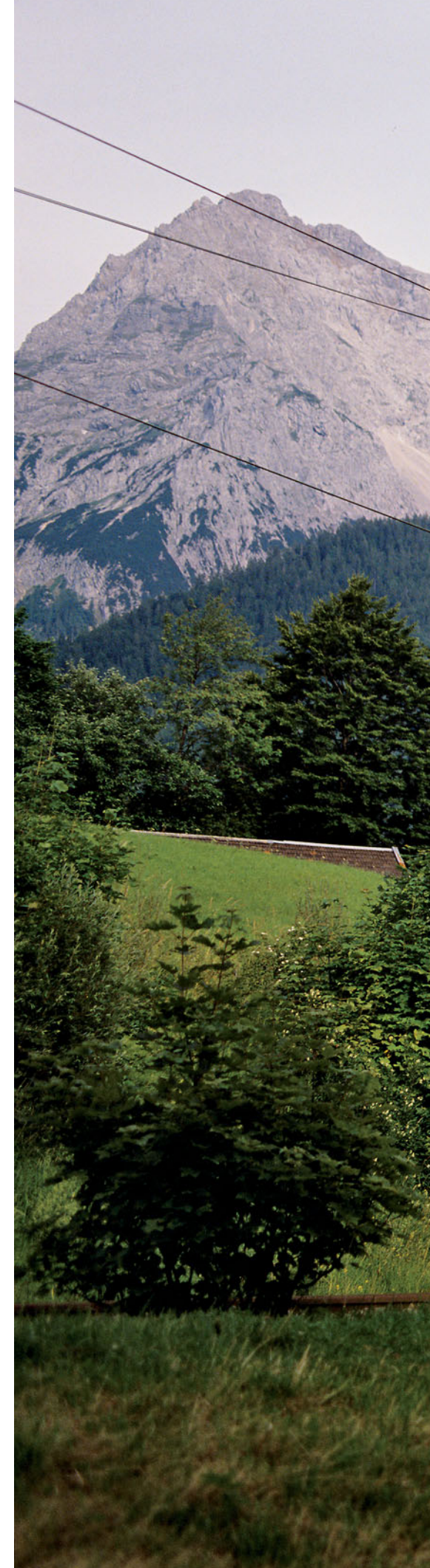
1. Auflage Herbst 2019

© 2019 VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9 a, 82256 Fürstfeldbruck
www.vgbahn.de

Vertrieb: Klartext Verlag, Essen

ISBN: 978-3-8375-2233-4

Rechts: EuroCity auf Abwegen: Auf Grund der Absenkung eines Pfeilers der Wildbichler Autobahnbrücke bei Kufstein am 11. Juli 1990 wird die darunter verlaufende Unterinntalbahn aus Sicherheitsgründen für den Bahnverkehr gesperrt. Die Fernzüge der Relation Innsbruck – München werden daraufhin über die Karwendelbahn umgeleitet. Betroffen ist am 17. Juli 1990 auch EC 80 „Michelangelo“ (Rom – München). **Foto: Georg Wagner**





Inhaltsverzeichnis

6	Das Vorwort. Oder: Warum entstand dieses Buch?
8	Einleitung: Die EuroCity-Züge (1987-2019)
10	KAPITEL 1: Die Anfänge des EuroCity-Netzes (1987-1993)
12	Die Geschichte der EuroCity-Züge Die Vorläufer: Internationale Intercity-Züge in Westeuropa (1980-1987)
19	Der Aufbau des EuroCity-Netzes (1987-1990)
30	Beginn der 90er-Jahre: Die Ausdehnung des EuroCity-Netzes nach dem Fall des Eisernen Vorhangs (1990-1993)
48	KAPITEL 2: Triebzüge, Lokomotiven und Reisezugwagen im EuroCity-Verkehr
49	2.1. Elektrische Triebzüge
–	Zweissystem-TGV der SNCF, Baureihe 23000
50	Dreissystem-TGV der SNCF und der SBB, Baureihe 33000
53	Viersystem-Triebzüge RAe 1051-1055 der SBB
56	Elektrische Triebzüge der Reihe 4010 der ÖBB
60	Reihe IC-M 1 der Nederlandse Spoorwegen (NS)
61	2.2. Elektro- und Diesellokomotiven im EuroCity-Verkehr
–	Einsätze ab dem Jahr 1987
62	Schaubilder der Lokomotiven 1987 bis 1993
70	2.3. Reisezugwagen im EuroCity-Verkehr
73	Wagen in EuroCity-Tageszügen im Jahr 1987
75	Schaubilder der Reisezugwagen im Jahr 1987
80	Wagen in EuroCity-Tageszügen von 1987 bis 1993
82	Schaubilder der Reisezugwagen im Jahr 1993
91	Wagen in EuroCity-Nachtzügen von 1987 bis 1993
92	Schaubilder der Reisezugwagen in Nachtzügen von 1987 bis 1993
94	KAPITEL 3: EuroCity-Züge, die auf dem Netz der DB und der ÖBB vom 31. Mai 1987 bis zum 22. Mai 1993 erstmals verkehrten
96	Niederlande – Deutschland – Schweiz
–	EC 2/3 Rembrandt
98	EC 104/105 Berner Oberland
100	Niederlande – Deutschland – Österreich
–	EC 26/27 Frans Hals
102	EC 24/25 Erasmus

104	Niederlande – Deutschland	148	Deutschland – Österreich	208	Deutschland – Frankreich
–	Die EuroCity-Züge der Relation Köln – Amsterdam	–	EC 16/17 Robert Stolz (I)	–	EC 40/41 Molière
106	Deutschland – Schweiz – Italien	150	EC 18/19 Andreas Hofer	212	EC 44/45 Parsifal
–	EC 4/5 Carlo Magno und Verdi	151	EC 20/21 Blauer Enzian	214	EC 42/43 Gustave Eiffel
109	EC 8/9 Tiziano	154	EC 26/27 Joseph Haydn	216	EC 52/53 Victor Hugo
112	EC 70/71 Colosseum	156	EC 28/29 Johann Strauss	218	EC 56/57 Goethe
113	EC 82/83 Hermann Hesse, Barbarossa und Schwabenland	158	EC 60/61 Rosenkavalier	220	EC 58/59 Heinrich Heine
116	Deutschland – Schweiz	159	EC 66/67 Stachus und Max Reinhardt	222	EC 64/65 Mozart
–	EC 6/7 Lötschberg	162	EC 80/81 Karwendel	226	EC 66/67 Maurice Ravel
119	EC 8/9 Rheinpfel	164	EC 90/91 Prinz Eugen	228	EC 68/69 Marie Curie
121	EC 70/71 Rätia	166	EC 110/111 Hugo von Hofmannsthal	230	Deutschland – Polen
124	EC 78/79 Helvetia	168	EC 114/115 Wörthersee	–	EC 42/43 Berolina
126	EC 72/73 Otto Lilienthal	172	EC 120/121 Johannes Kepler	232	Österreich – Schweiz
127	EC 74/75 Havelland	173	EC 128/129 Anton Bruckner	–	EC 48/49 Pestalozzi
128	EC 100/101 Matterhorn	174	Deutschland – Österreich – Ungarn	234	EC 160/161 Maria Theresia
130	EC 106/107 Mont Blanc	–	EC 24/25 Franz Liszt	236	EC 162/163 Transalpin
132	EC 108/109 Thunersee	178	EC 62/63 Béla Bartók	242	EC 164/165 Franz Schubert
134	EC 470/471 Komet	180	Deutschland – Österreich – Schweiz	244	Österreich – Ungarn
136	Deutschland – Belgien	–	EC 92/93 Schweizerland	–	EC 40/41 Lehar
–	EC 48/49 Memling	182	EC 96/97 Gottfried Keller	246	Österreich – Italien
138	Deutschland – Österreich – Italien	184	EC 98/99 Bavaria	–	EC 30/37 Romulus
–	EC 10/13 Leonardo da Vinci	186	Deutschland – Österreich – Slowenien – Kroatien	248	Österreich – Tschechische Republik
142	EC 12/13 Paganini	–	EC 10/11 Mimara	–	EC 70/71 Antonín Dvořák
144	EC 80/81 Garda	190	Deutschland – Dänemark	252	Quellen-Verzeichnisse, Danksagungen
146	EC 84/85 Michelangelo	–	EC 30/31 Merkur		
		194	EC 32/33 Skandinavien		
		195	EC 34/35 Hansa		
		197	EC 180/181 Christian Morgenstern		
		199	EC 184/185 Sören Kjerkegaard		
		200	EC 186/187 Rosenborg		
		201	EC 188/189 Bertel Thorwaldsen		
		202	EC 190/191 Skandinavien und Thomas Mann		
		204	EC 192/193 Karen Blixen		
		206	EC 390/391 Alfred Nobel		

Das Vorwort

Oder: Warum entstand dieses Buch?

Eigentlich ist dieses Buch einem Zufall zu verdanken: Wie jedes Jahr tauschte ich kurz vor Weihnachten 2017 mit meinem guten Freund, Jean-Pierre Malaspina, über die uns trennende Distanz von rund 1.000 Kilometern hinweg die üblichen Weihnachtsgrüße aus. Wieder einmal waren die Kinder und Enkel ein kleines Stückchen gewachsen und die Welt war im abgelaufenen Jahr wie üblich auch nicht besser geworden. Eigentlich wäre es an der Zeit, doch endlich mal wieder etwas für den europäischen Gedanken zu tun – da waren wir uns einig. Wenn das schon unsere Politiker nicht so recht fertigbringen ... Und kurz nach Weihnachten hatte Jean-Pierre die zündende Idee, die er in eine kurze, prägnante Mail packte: „Sollen wir nicht ein Buch über die Geschichte der EuroCity-Züge machen?“ Genau das war die Initialzündung! Die Aufgabenverteilung war schnell klar: Er bot an, den Haupttext in französischer Sprache – im Hinblick auf eine Veröffentlichung in seinem Heimatland – zu erstellen, ich würde die deutsche Übersetzung und das „Feintuning“ hinsichtlich der Details sowie die Grundkonzeption der deutschen Ausgabe übernehmen. Wir gingen unverzüglich ans Werk!

Doch halt, zunächst muss ich Ihnen etwas über meinen Freund Jean-Pierre verraten: Meine erste Begegnung mit dem Werk von Jean-Pierre Malaspina fand im Dezember 2005 statt. Gerade hatte er beim französischen Fachbuchverlag „la vie du rail“ sein erstes Eisenbahnbuch mit dem Titel „Trains d'Europe – Des TEE aux TGV“ veröffentlicht – eine Abhandlung über die Geschichte des hochwertigen europäischen Eisenbahn-Fernverkehrs von den 50er-Jahren bis zur Jahr-

tausendwende. Jean-Pierre Malaspina hatte nach einer Karriere bei der französischen Marine beschlossen, sich einen lang gehegten Traum zu verwirklichen und fortan Bücher und Abhandlungen über die Eisenbahnen Europas zu schreiben.

Ich erwarb das Werk direkt in der Buchhandlung des Verlags in Paris unweit des Bahnhofs St. Lazare und war sofort fasziniert – da hatte jemand mit einem höchst informativen Text, hervorragenden Fotos und wunderbaren Schaubildern ein Eisenbahnbuch verfasst, das mich in höchstem Maße begeisterte und meine Eisenbahn-Vorlieben perfekt traf. Endlich hatte sich jemand getraut, den großen internationalen Fernzügen, die nicht nur meiner Meinung nach in der Literatur bislang viel zu kurz gekommen waren, ein Denkmal zu setzen!

Jean-Pierre Malaspina setzte in den Folgejahren seine Serie von Veröffentlichungen fort, wobei er in Frankreich mit nahezu allen namhaften Verlagen zusammenarbeitete. Mein besonderes Interesse wurde wieder geweckt, als er im Jahr 2011 in der leider im Jahr 2017 eingestellten Zeitschrift „VOIES FERREES“ im Rahmen einer umfangreichen Fortsetzungsserie die Geschichte der deutsch-französischen Eisenbahnverbindungen seit 1945 näher beleuchtete. Jean-Pierre und ich kamen dank Bernard Canet von VOIES FERRES direkt in Kontakt und fanden sofort einen direkten „Draht“ zueinander.

Bereits bei unserer ersten persönlichen Begegnung bei mir in Süddeutschland stellten wir verblüffende Gemeinsamkeiten hinsichtlich der Ausübung unseres Hobbys „Eisenbahn“ fest: Uns hatten stets und vor allem die großen internationalen Schnellzüge ab den frühen 70er-Jahren fasziniert, die mit modernen Elektro- und Diesellokomotiven bespannt waren – Dampfloks nahmen sowohl im „Eisenbahn-Universum“ von Jean-Pierre als auch in meinem eher eine nachgeordnete Rolle ein. Was war denn schon so ein rauchendes, schnaufendes und oft abgewirtschaftetes Ungetüm gegen eine stolze, glänzende Viersystem-Elektrolok neuester Bauart vor einem im Sonnenlicht glänzenden Zug aus modernen Reisezugwagen, auf deren Zuglaufschildern in stolzen Lettern die Namen

so magischer Orte wie Paris, Hamburg, Barcelona, Amsterdam, Rom oder Moskau standen?

Und so streiften wir – ohne voneinander zu wissen – bei jeder sich bietenden Gelegenheit mit Notizblock und Kugelschreiber „bewaffnet“ auf europäischen Großstadtbahnhöfen umher, um die Wagenreihungen der abfahrenden und ankommenden Fernzüge samt ihrer Lokomotiven festzuhalten, wobei die Unterstützung, die wir durch unsere Ehefrauen erhielten, an dieser Stelle besonders hervorzuheben ist. War diese Form der Ausübung unseres doch recht speziellen Hobbys auf den Bahnhöfen im deutschsprachigen Raum völlig unproblematisch, so verhielt sich dies in Frankreich oder Italien etwas anders, benötigte man doch zum Beispiel in unserem westlichen Nachbarland für Fotoaufnahmen in Bahnhöfen formal noch eine spezielle Genehmigung. Lachend erzählte mir Jean-Pierre, dass er im Oktober 1972 einmal sogar bei seiner „Schreibarbeit“ im Bahnhof von Paris Est von der Bahnpolizei festgenommen worden war, da seine Betätigung wohl verdächtig erschienen sei. Nach einigen Erläuterungen ging die Sache aber glimpflich ab. Jean-Pierre im Originalkommentar: „Die Beamten schüttelten die Köpfe und wunderten sich. Aber nach einiger Zeit auf der Wache sahen sie ein, dass ich wohl doch als harmlos einzustufen war und sie ließen mich wieder laufen.“

Vor diesem Hintergrund entstand bei Begegnungen bei mir zu Hause in Süddeutschland und bei Jean-Pierre an der Côte d’Azur die Idee, endlich auch die Geschichte der EuroCity-Züge, die über die europäischen Staatsgrenzen Länder und Menschen verbinden, niederzuschreiben. Es ist gerade das völkerverbindende Element der europäischen Bahnen, das uns fasziniert und uns antreibt, und es ist uns ein Anliegen, die Bedeutung der EuroCity-Züge entsprechend zu würdigen.

Im Laufe der Entstehung dieses Buches kam es überdies zu weiteren Kontakten mit „Gleichgesinnten“, die besonders wertvolle Beiträge zum Gelingen beisteuerten. Daher möchte ich mich an dieser Stelle besonders bei unseren belgischen Freunden, nämlich Kurt Heidbreder, der für die grafische Gestaltung verant-

wortlich zeichnete, und Michel Hanssens, der einen Großteil der Bilder zur Verfügung stellte, ganz herzlich bedanken.

Es war mir eine Ehre und ein Vergnügen, den französischen Urtext von Jean-Pierre vom Französischen ins Deutsche zu übersetzen sowie meinen vertiefenden Beitrag zum Inhalt zu leisten. Es wäre uns eine große Freude, wenn Sie, liebe Leserin oder lieber Leser, unsere Begeisterung für die Geschichte der EuroCity-Züge teilen und an diesem Buch Freude finden würden.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre!

Martin Brandt
im Juli 2019

Eine der bedeutendsten Verkehrsdrehscheiben im EuroCity-Netz stellt seit dessen Beginn der Kölner Hauptbahnhof dar: Neben drei EC-/IC-Linien des DB-Netzes beginnen und enden im Schatten des weltberühmten Doms weitere EC-Züge von und nach Paris, Brüssel, Ostende und Amsterdam. August 1988. Foto: Martin Brandt





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 stellen 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!“





Allgegenwärtige Zuglokomotive in den ersten Jahren des EuroCity-Verkehrs im Netz der DB und der ÖBB war die DB-Baureihe 103. Köln Hbf, 21. Juli 1987. Foto: Martin Brandt

KAPITEL 1: DIE ANFÄNGE DES EUROCIITY-NETZES (1987-1993)

Rechts: IC „Johann Strauss“ am 28. Juni 1986 mit 103 164-0 und ÖBB-Wagengarnitur am Main zwischen Aschaffenburg und Würzburg. Auch dieser Zug wird ab dem 31. Mai 1987 zum EuroCity „befördert“.

Foto: Georg Wagner

Bereits während der ersten Jahre seiner Existenz stellt sich das EuroCity-Netz als Erfolgsmodell heraus. So verwundert es nicht, dass in den Fahrplanperioden nach dem Premierenjahr 1987 rasch weitere EuroCity-Verbindungen geschaffen werden. Der Fall der Berliner Mauer und des Eisernen Vorhangs verstärken diese Tendenz ab dem Beginn der 90er-Jahre noch-

mals nachhaltig. Ab dem Beginn der EuroCity-Geschichte sind auch einige Nachtzüge in das EC-Netz integriert, die jedoch hinsichtlich ihrer Anzahl gegenüber den Tageszügen immer in der Minderheit bleiben und ab Sommerfahrplan 1993 (mit der Gründung des Nachtzug-Qualitätsprodukts „EuroNight“) das EC-Netz wieder verlassen.