

F-Züge

der Deutschen Bundesbahn

Konrad Koschinski

Sonder

2
2012



Spitzentempo und höchster Komfort

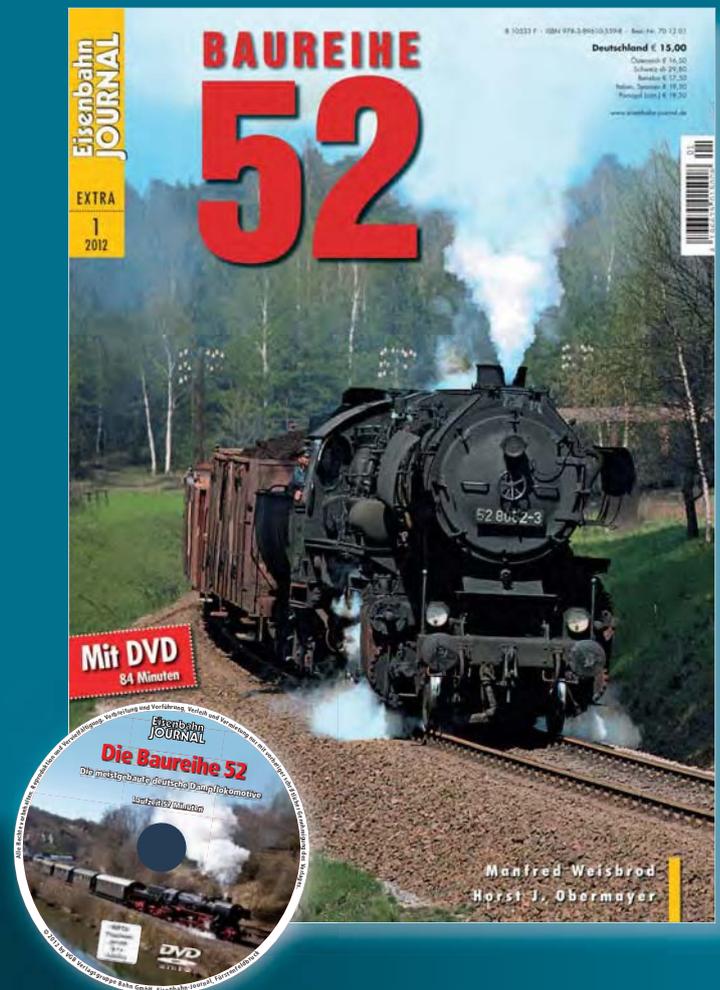


Deutschlands meistgebaute Dampflokomotive

Zwischen 1942 und 1945 wurden mehr als 6.000 „Kriegslokomotiven“ der Baureihe 52 fertiggestellt. Die neue Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals beschreibt eingehend die Technik einschließlich der Sonderbauarten, wie z.B. der technisch interessanten Kondenslokomotiven, erläutert aber auch Hintergründe. Breiten Raum nehmen die Kapitel über die Baureihe 52 bei beiden deutschen Bahnverwaltungen nach 1945 ein. Während die Deutsche Bundesbahn ihre letzte 52er im Mai 1963 abstellte, gelangten 1994 Reko-Loks der DR-Baureihe 52.80 sogar noch in den Bestand der DB AG. Eigene Beiträge befassen sich mit dem Verbleib zahlreicher Maschinen im europäischen Ausland und stellen ausgewählte Museumslokomotiven vor. Auf der beigefügten DVD würdigt ein fast einstündiges Filmporträt die meistgebaute deutsche Dampflokomotive. Viele technische Infos sind ebenso selbstverständlich wie Berichte von alten Eisenbahnern, die ihr Berufsleben mit der 52 verbracht haben.

116 Seiten im DIN-A4-Format,
über 150 Abbildungen, Klebebindung,
inkl. DVD mit 84 Minuten Gesamtlaufzeit

Best.-Nr. 701201 · € 15,-



Weitere Extra-Ausgaben



Die DB in den 60ern
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700902 · € 15,-



E 10
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701001 · € 15,-



Eisenbahn und Kohle
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701002 · € 15,-



V 200
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701101 · € 15,-



DB in den 50ern
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701102 · € 15,-

Fiktiv gewähltes „F“

Etwas irreführend war der Begriff „Fernschnellzug“ immer. Ob als FD oder später F abgekürzt: Durch besonders lange Laufwege hob sich die 1923 eingeführte und nach dem Krieg wiederbelebte Zuggattung nicht vom normalen D-Zug ab. Von jenem unterschied sie sich mehr oder minder signifikant durch höheren Komfort und höheres Tempo. Stets aber wurde neben dem Schnellzugzuschlag noch ein FD- respektive F-Zug-Zuschlag kassiert.

Bis zum kriegsbedingten Aus führten FD-Züge anders als die dreiklassigen D-Züge nur die 1. und 2. Klasse. Folglich hatten sie weniger Wagen, was kürzere Fahrzeiten ermöglichte, auch legten sie weniger Halte ein. An die Weltspitze setzte sich die Reichsbahn in puncto Tempo 1933 mit dem als Schnelltriebwagen 2. Klasse fahrenden FD 1/2 zwischen Hamburg und Berlin. Nach dem Riesenerfolg des „Fliegenden Hamburgers“ schuf sie ab 1935 ein weltweit bewundertes Netz von auf Berlin zugeschnittenen FDt-Kursen.

Die Zuggattung FD erschien 1946 zuerst wieder im internationalen Verkehr. Zum Sommerfahrplan 1951 wartete die Bundesbahn mit einem neuen innerdeutschen F-Zug-Netz auf, das den geänderten Verkehrsströmen Rechnung trug. Die wegen der Farbe der Wagen so genannten „blauen F-Züge“ bestachen vor allem durch gehobenen Komfort. In der Regel nur die 2. Klasse führend, waren sie oft sehr kurz; somit konnten die Loks spurtstark beschleunigen. Allemal flotter voran als profane D-Züge kamen natürlich auch die im „Blauen Netz“ zeitweise sogar dominierenden roten Fernschnelltriebwagen (FT).

Ein Garant für herausragenden Komfort und besonders kurze Reisezeiten war das „F“ aber nicht, denn die DB stufte schwere internationale Züge mit allen drei

Wagenklassen ebenfalls als F-Züge ein. Bei der Verwischung der Qualitätsmerkmale blieb es auch, als 1956 die leichten F-Züge zu rein erstklassigen und die schweren zu zweiklassigen wurden. So stand das einst eher fiktiv für „Fern“ gewählte „F“ bis zur Umwandlung der letzten internationalen F- in D-Züge im Jahr 1969 für sehr unterschiedliche Komfortstandards. Die verbliebenen F-Züge 1. Klasse gingen im 1971 gestarteten Intercity-System auf.

Die Züge des „Blauen Netzes“ sind unser Hauptthema, ein Kapitel ist den internationalen Kursen gewidmet. Darüber hinaus sei wenigstens hier daran erinnert, dass es von 1983 bis 1993 nochmals FD-Züge gab. Die modern stilisierten Buchstaben standen für den Fern-Express, der in rund einem Dutzend Relationen Ballungsräume umsteigefrei mit Urlaubszielen verband. Nur teilweise traten direkte Intercitys oder Interregios die Nachfolge an. Ach Interregio – auch ihn gibt es bekanntlich nicht mehr. Sind Sie, lieber Leser, gar noch mit einem blauen F-Zug gefahren? Nein? Dann lassen Sie sich von dieser EJ-Sonderausgabe in eine weit entrückte Ära des Reisens entführen.

KONRAD KOSCHINSKI

Gelenkiges Gebirgs-Reptil

Die neueste Sonderausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion widmet sich den wohl bekanntesten Lokomotiven der Schweiz, den legendären „Krokodilen“ der Gotthardbahn, sowie ihren nahen österreichischen Verwandten, die ab 1923 für den schweren Schnellzugdienst auf der Arlbergbahn beschafft worden sind. Eigene Kapitel befassen sich u. a. mit den sechsachsigen „Seetal-Krokodilen“ De 6/6 und den „Rangier-Krokodilen“ der Serie Ee 6/6 I der SBB sowie den schmalspurigen Abkömmlingen der Rhätischen Bahn. Eine informative Lokstatistik rundet den Inhalt ab. Mit zahlreichen bislang unveröffentlichten, oftmals großformatig wiedergegebenen Farbfotos, seltenen historischen Schwarzweiß-Aufnahmen und einem ebenso fachkundig wie lebendig geschriebenen Text.

**92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 140 Abbildungen,
Klammerbindung
Best.-Nr. 541201 · € 12,50**

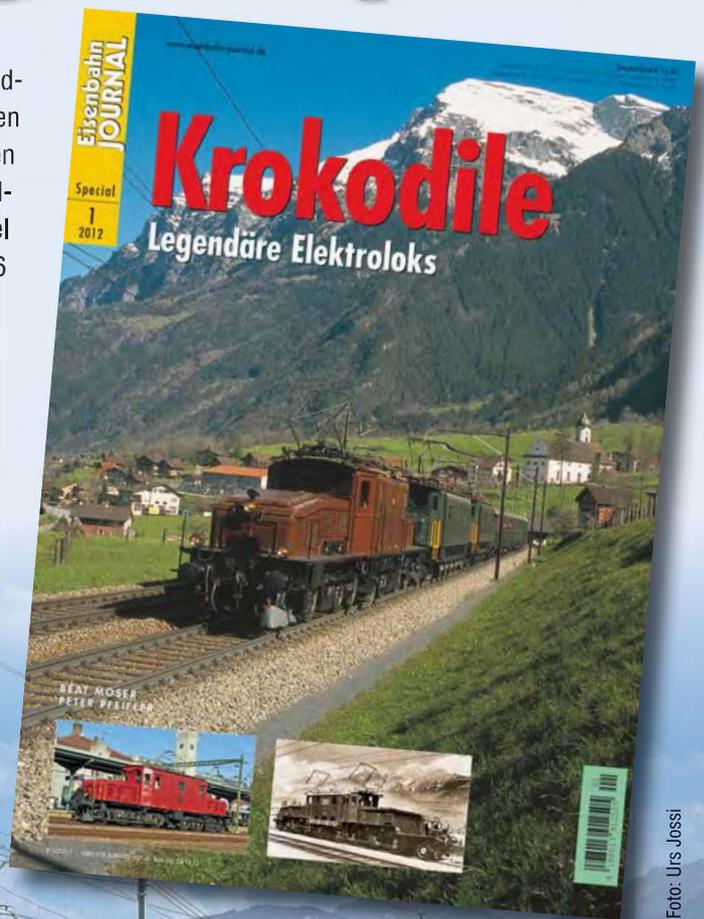


Foto: Urs Jossi

Weitere Sonder-Ausgaben



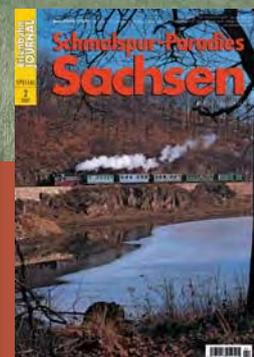
Rheingold
Luxuriös durch sechs Jahrzehnte
Best.-Nr. 541101 · € 12,50



SBB Historic
Bahngeschichte zum Erleben
Best.-Nr. 531102 · € 12,50



DB in den 50ern
Dampfloks am Zenit
Best.-Nr. 701102 · € 15,-



Schmalspur-Paradies Sachsen
Best.-Nr. 541102 · € 12,50



VT 95-98
Uerdinger Schienenbus
Best.-Nr. 531201 · € 12,50

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt: EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



TITELFOTOS:
Yves Broncard (großes Bild;
VT 08.5 in Paris Nord, 25.9.1953),
H. Säuberlich, R. Palm

FOTOS AUF DIESER SEITE:
H. G. Knapp, L. Rotthowe,
H. Säuberlich, C. Bellingrodt/
Slg. Neumann



18 Fernschnelltriebwagen



34 Lokbespannte Züge



70 F-Zug-Wagen



80 F-Züge international

Editorial	
Fiktiv gewähltes „F“	3
Galerie	
Mit allen drei Traktionsarten	6
Vorgeschichte	
Mühsamer Anlauf zum Neustart	14
Fernschnelltriebwagen	
Viel Rot „im Blauen“	18
Lokbespannte Züge	
Blaue Züge – Blaues Netz	34
Rheingold/Rheinpfil	
Hochkarätige Züge am Rhein	52
F-Zug-Wagen	
Noble Farbe Blau	70
Schlussphase 1968–1971	
Vorlauf für den Intercity	76
F-Züge international	
Transit-Expres	80
Leichte F-Züge im Überblick	88
Quellenverzeichnis	89
Impressum & Vorschau	90

Triebwagenlegenden: VT 08.5 (F-Zug) und VT 11.5



Für den F-Zug-Verkehr stellte die Bundesbahn ab 1952 insgesamt 20 Triebköpfe VT 08.5 in Dienst. Die noch komfortableren TEE-VT 11.5 von 1957 kamen erstmals 1968 als F-Züge zum Einsatz.

Foto (um 1960): Reinhold Palm



F 20 „Glückauf“ Essen–Wien

Der „Glückauf“ war ab 1953 im Kursbuch zu finden, wurde aber schon 1956 vom D-Zug „Donau-Kurier“ abgelöst. Die 01 124 hat die vier Wagen am 28. April 1955 in Frankfurt (Main) übernommen und bringt sie bis Nürnberg. Foto (Kitzingen): Carl Bellingrodt/Slg. Schröpfer







Geschäftsreisende

waren die wichtigste Zielgruppe der leichten F-Züge.
Die Fahrpläne ermöglichten vielfach Hin- und Rückfahrt
an einem Tag. Foto: Reinhold Palm