

Sonderausgabe



Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F
ISSN 0720-051 X

I/96

DM 19,80
sfr 20,50
öS 150,-

25 Jahre **IC**-Verkehr

Wolfgang Klee





Impressum

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 51 20 48/51 20 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker

Autor: Wolfgang Klee

Bildredaktion: Andreas Ritz

Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger

Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann

Layout: Gerhard Gerstberger

Koordination: Ingo Neidhardt

Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Printed in Italy by Europlanning srl,

via Chioda, 123/A, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf: MZV

Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG,
D-85386 Eching bei München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© März 1996

Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck



Inhalt

	Seite
Vorwort	6
Vorgeschichte	8
Das »blaue« F-Zug-Netz und die InterCity-Vorläufer	8
»Netz der leichten Fernschnellzüge«	14
Trans-Europ-Express (TEE)	16
Die Einführung des IC:	
Deutschland im Zweistundentakt	20
Startschwierigkeiten	26
Die IC-Fahrzeuge	29
Das InterCity-B-Netz	36
IC 79: Jede Stunde. Jede Klasse.	42
»InterCity 79« läuft an	44
InterCity '85	50
Änderungen an IC '85	52
Airport-IC	54



Seite

Vom TEE zum EuroCity	54
IC-Sprinterzüge	57
IC im neuen Look	58
ICE und NBS – neue Züge auf neuen Strecken	62
Info-Kasten ICE und NBS	64
IC und ICE in den neuen Bundesländern	74
Hamburg – Berlin – Dresden	77
Berlin – Braunschweig – Hannover/Kassel	82
Berlin – Oebisfelde – Hannover	84
Frankfurt – Leipzig – Dresden	86
Berlin – Leipzig – München	87
Ausblick	88
»Aus« für lokbespannte IC-Züge	88
Neue Strecken	90
ICE-Perspektiven	92
Literaturhinweis	93

Bild 2: 1. Mai 1990: Am "Tag der Arbeit" rollt ein IC der Linie 4 zwischen Friedland und Eichenberg durch blühende Rapsfelder seinem Ziel München entgegen.

Bild 1 (Titel): Ein IC von Frankfurt in Richtung Passau rollt über die Mainbrücke der "Nantenbacher Kurve" und wird wenig später seine Fahrt auf der NBS aus Hannover bis Würzburg fortsetzen (9. Oktober 1995).

Abb. 1 und 2: W. Klee

Bild 159 (Rücktitel): Die 234 641 zieht am 20. April 1993 den IC 778 "Bettina von Arnim" aus Frankfurt am Main beim Haltepunkt Jannowitzbrücke der Stadtbahn zum Berliner Hauptbahnhof. **Abb.: J. Sieger**

Vorwort



InterCity – dieser neue Begriff tauchte erstmals mit Beginn des Winterfahrplans 1968/69 im Angebot der DB auf. Ein nachhaltiges Echo allerdings fand er zunächst nicht. Denn an wohlklingenden neuen Titeln und Begriffen herrschte bekanntlich auch bei der Bahn niemals Mangel, und viele davon verschwanden so schnell wieder, wie sie gekommen waren.

So schien es auch dem "InterCity" zu ergehen. Schon mit Beginn des nächsten Jahresfahrplans waren die sechs mit diesem Beinamen hervorgehobenen Zugpaare des herkömmlichen F-Zug-Netzes den Titel "InterCity" wieder los, der Begriff verschwand wieder aus den Kursbüchern

(nicht so schnell übrigens von den Nasen der VT 601-Triebköpfe, wo er, auf massives Blech lackiert, die erhabenen alten TEE-Schriftzüge verdeckte). Was also damals, 1968/69, als "InterCity" angeboten wurde, das war noch kein eigenständiges Spitzenprodukt der DB-Angebotspalette, sondern der nur kurzlebige Versuch, sechs besonders schnelle Verbindungen innerhalb des etablierten F-Zug-Systems auch besonders kenntlich zu machen.

Aber schon drei Jahre nach seinem ersten Erscheinen stieg der "InterCity" wie Phönix aus der Asche. Nun, mit Beginn des Winterfahrplans 1971/72, bezeichne-



te er nicht mehr lediglich ein Segment des etablierten F-Zug-Systems. Fortan stand der Begriff "InterCity" für ein völlig neues Spitzenprodukt, das just dieses F-Zug-Angebot ersetzte: "InterCity – Deutschland im Zweistundentakt".

Diesmal setzte sich der InterCity durch, und bis heute ist Reisen mit dem InterCity im allgemeinen Verständnis gleichbedeutend mit Schienenfernverkehr zeitgemäßer Prägung: mit einem vertakteten hochwertigen Zugangebot in einem systematisch verknüpften Netz. Daran haben alle Änderungen, und waren sie auch noch so umfassend, nichts geändert: nicht Stundentakt und Zweiklassensystem 1979, nicht der noch schnellere und komfortablere InterCityExpress 1991. Und wohl auch die kommenden neuen Hochleistungszüge werden dem System als solchem und seinem Namen nicht viel anhaben können.

Kurzum: Das Produktsystem InterCity (nicht jedoch der Name) wird 1996 – in voller Blüte stehend – 25 Jahre alt. Würdigen wir dieses Jubiläum in diesem Sonderjournal mit einer kritischen Rückschau, mit einer Bestandsaufnahme und mit einem Blick in die Zukunft.

Noch eine kurze Anmerkung zur Schreibweise InterCity: Zunächst wurde der Begriff in gedruckten Texten mit kleinem "c" geschrieben, die VT 601 trugen ihn allerdings sogleich mit großem "C" auf der Nase. Das entsprach auch der von Beginn an üblichen Abkürzung "IC". Endgültig durchgesetzt hat sich das große "C" mit der Einführung der neuen Zuggattung "EuroCity" 1987, die von Beginn an mit großem "C" auftrat. Der InterCity tat es fortan dem EuroCity gleich. **Wolfgang Klee**

Bild 3 (großes Bild): Ziel München: Eine 103 eilt mit ihrem IC bei Dollnstein durchs Altmühltal (März 1979). **Abb.: W. Matussek, Archiv Ritz**

Bild 4: Am 13. Februar 1971 gelang im Bw München Hbf diese seltene Aufnahme. Die von hier eingesetzten VT 601 fuhren teils als TEE, teils im F-Zug-Dienst; dem mußte natürlich auch der "Nasenschmuck" entsprechen. **Abb.: Dr. W. Fliegenbaum**



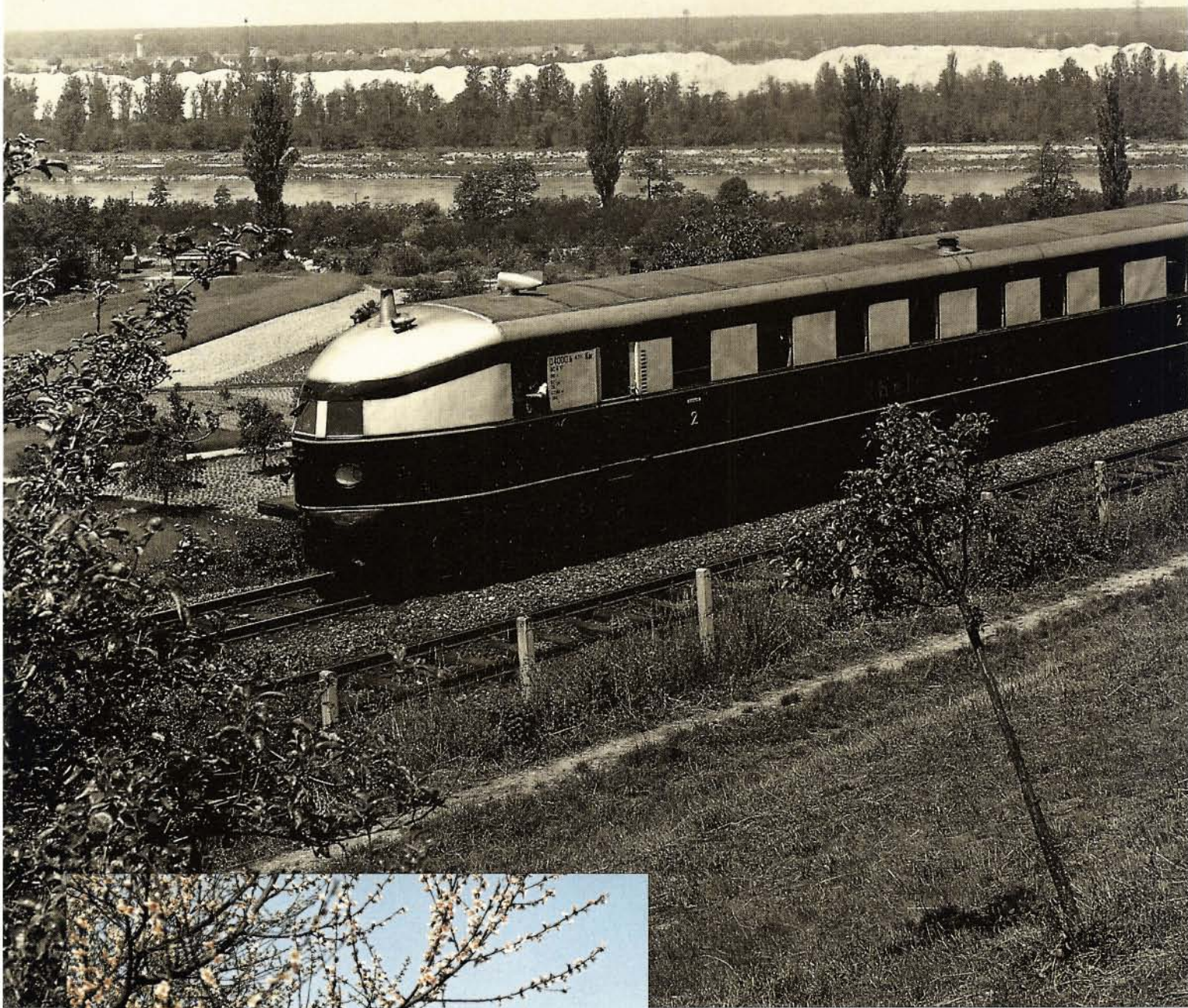


Bild 6: Bereits in neuer roter Lackierung und mit neuer Kupplung, die ein rasches Verbinden und Trennen mehrerer Garnituren erlaubt, ist der "Fliegende Hamburger" SVT 04 000 im Frühling 1952 im F-Zug-Dienst unterwegs.

Vorgeschichte

Das »blaue« F-Zug-Netz und die InterCity-Vorläufer

Der Begriff "InterCity" wurde erstmals mit dem Winterfahrplan 1968/69 für sechs ausgewählte Verbindungen innerhalb des etablierten F-Zug-Netzes der DB eingeführt, bezeichnete also noch kein eigenständiges – wie man heute sagen würde – "Produkt". Vielmehr muß dieses F-Zug-System selbst als Vorläufer des IC-Systems verstanden werden; die damals so genannten "InterCity"-Verbindungen waren nur ein schmales, wenn auch herausgehobenes



Bild 5 (oben): Am 20. Mai 1950 wurde SVT 04 000 als Fdt 78 "Rhein-Main" auf der Fahrt nach Basel bei Rheinweiler abgelichtet. Er trägt noch alte Reichsbahn-Lackierung und Kupplungstechnik. Abb.: DB (BD Karlsruhe)

Bild 7 (rechts oben): Mit diesem Plakat warb die Bahn 1949 für die SVT-Verbindung Dortmund – Köln – Frankfurt. Zum Einsatz kamen hier zunächst VT 33.2, da noch nicht genügend "echte" SVT zur Verfügung standen. Abb.: Sammlung Perillieux

Bild 8: Fahrt frei für SVT 06.1 im Kölner Hauptbahnhof 1950. Das frisch renovierte Fahrzeug gehörte damals zu den elegantesten Erscheinungen im F-Zug-Netz. Abb. 6 und 8: H. Säuberlich



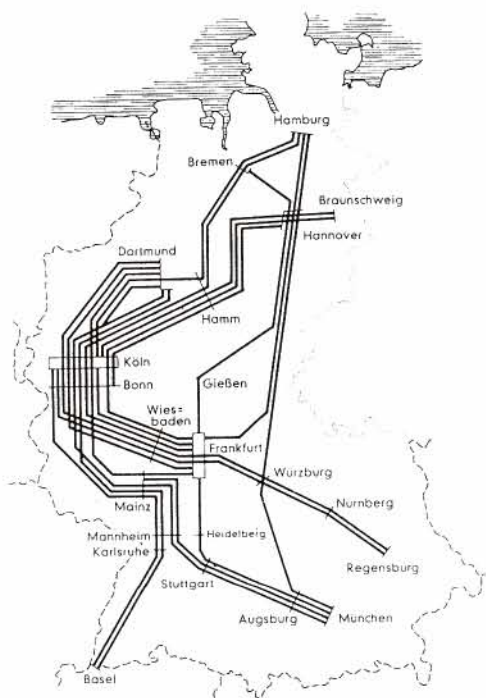


Bild 10: Im neuen F-Zug-Netz der DB vom Sommer 1951 dominieren die Angebote zwischen den wichtigsten Wirtschaftsräumen Rhein/Ruhr und Rhein/Main.

Segment davon, obendrein ein sehr kurzlebiges.

Im folgenden sollen der Weg zum F-Zug-System der DB und dessen Schicksal nachvollzogen werden. Dabei muß eine sehr gestraffte Form der Darstellung gewählt werden. Denn dieses F-Zug-System wiederum wäre so nicht denkbar gewesen ohne das schon von der Deutschen Reichsbahn vor dem Zweiten Weltkrieg gespannte Netz von Schnelltriebwagenverbindungen, das von mittelschweren lokbespannten Zugläufen unterstützt wurde (FDt, FD). Dieses primär auf die Hauptstadt Berlin ausgerichtete Netz hochwertiger Reisezugverbindungen sprach ein zahlungskräftiges Publikum an (vor allem Geschäftsreisende) und galt nach Art, Umfang und Leistung insgesamt als weltweit einzigartig. Den tönenden Auftakt hatte der "Fliegende Hamburger" (FDt 1/2) am 15. Mai 1933 gesetzt.

Das Ende der legendären Schnellverbindungen kam mit der akuten Phase der Kriegsvorbereitungen am 22. August 1939. An diesem Tag wurde ein neuer Fahrplan eingeführt, der die Transportbedürfnisse

der Wehrmacht in den Mittelpunkt stellte. Schnelle FD oder FDt waren zwischen den langsamen Truppen- und Munitionstransporten ein unerwünschter Störfaktor. Zwar wurden mit einem Zwischenfahrplan zum 1. Dezember 1939 – der Polenfeldzug war abgeschlossen – wieder einige wenige FD eingelegt, aber das blieb nur ein sehr kurzes Intermezzo. Die FDt-Züge hingegen wurden nach dem 22. August 1939 bis zum Kriegsende gar nicht wieder gefahren. Diesellokomotiv war – im Gegensatz zur Kohle – rar und fortan dafür vorgesehen, Panzermotoren anzutreiben.

Nach Kriegsende 1945 war an eine Wiederbelebung des Schnellverkehrssystems lange Zeit gar nicht zu denken. Zum einen waren die meisten Hauptstrecken überhaupt nicht oder nur abschnittsweise, in jedem Falle aber nur langsam befahrbar. Zum anderen waren die noch brauchbaren Diesellokomotiven und die nicht umgebauten oder zerstörten komfortablen Reisezugwagen von den Besatzungsmächten kassiert worden und rollten nun für deren Zwecke.

Die neuen Herren im Land hatten zunächst



Bild 13:
Im Schreib-abteil lud "das Fräulein" ein zum Diktat. Dieser Service wurde von den ersten F-Zügen bis ins IC-Zeitalter übernommen.
Abb.: H. Säuberlich

nicht das geringste Interesse daran, einem komfortablen und öffentlichen innerdeutschen Reiseverkehr wieder Leben einzuhauchen. Allerdings setzte sich schon bald die Erkenntnis durch, daß im internationalen Verkehr Deutschland (hiermit war in diesem Zusammenhang zunächst das Gebiet der westlichen Besatzungszonen gemeint) nicht zu umfahren war. Im Frühjahr 1946 rollte erstmals wieder (und zwar unter seiner Vorkriegszugnummer L 11/12) der Luxuszug "Nord-Expreß" Paris/Calais – Berlin, kurz darauf dazu auch ein Flügelzug zwischen Hannover und Kopenhagen, der als FD 191/192 das Kürzel "FD" zurückbrachte. Weitere Luxuszüge und FD folgten, wobei diese "FD" anders als zur Vorkriegszeit keineswegs als innerdeutsche Züge konzipiert waren, sondern vorerst als Elemente des internationalen Verkehrs.

Doch nach und nach verschwammen die Grenzen. Die junge Bundesrepublik machte sich daran, ein akzeptierter Partner des Westens zu werden, die Wirtschaft belebte sich, und so war es ganz unvermeidlich, daß sich die westdeutschen Verkehrsbe-

Bild 9 (oben links): Die 03 1082 rollt im Sommer 1951 mit dem F 164 nach Köln durch die Ortschaft Brohl am Rhein.

Bild 11 (ganz oben rechts): Die drei Wagen des F 14 waren für die 05 003 wohl kaum eine spürbare Last. Carl Bellingrodt fotografierte die Garnitur 1955 in Wuppertal-Barmen.

Bild 12 (darunter): Ebenfalls nur drei Wagen hat die 01 100 am Zughaken, diesmal ist jedoch ein Schürzen-Speisewagen dabei (F 23, Bonn, 1952).

Abb. 9, 11 und 12: C. Bellingrodt, Archiv Merker Verlag



Bild 15: Mit den neuen VT 08.5 setzte die DB auch neuentwickelte Dieseltriebzüge im F-Zug-Dienst ein. Das Foto entstand 1952 bei einer Probefahrt auf der rechten Rheinstrecke bei Braubach. **Abb.: MAN Werkfoto**



Bild 16: Im süddeutschen elektrifizierten Netz waren vor den F-Zügen vielfach Lokomotiven der Baureihe E 18 zu sehen. Hier ist es die E 18 49, die am 1. September 1964 bei Pleinfeld den F 33 "Gambrinus" von München bis Nürnberg befördert. **Abb. 16 und 17: R. Hahmann**

