

30 Jahre FD / IC Königssee (von Michael Behringer)



IC Königssee bei Hofham

Die Deutsche Bundesbahn führte zum Sommerfahrplan 1983 eine neue Zuggattung ein:
den

FERN – EXPRESS (FD)

Zielgruppe waren Urlaubsreisende, denen ein hochwertiger, bewirtschafteter Schnellzug mit Kurswagen in die einzelnen Ferienregionen als Alternative zur Ferienreise mit dem Auto angeboten werden sollte. Bei diesen Zügen waren zahlreiche Halte im Ziel- und Quellgebiet vorgesehen, während die lange Distanz auf der Fernstrecke weitestgehend ohne Halt durchgefahren wurde. Tariflich firmierte die Gattung FD als „qualifizierter Schnellzug“, für der nur bei Kurzstrecken (Fahrausweise bis 50 km und bei Benutzung mit Streckenzeitkarten) ein Schnellzugzuschlag erforderlich war, der damals 3.- DM kostete. Unterschiedliche Tarife für Nah- und Fernverkehr gab es damals nicht. Jedermann konnte aus einer Kilometertabelle den Grundpreis errechnen. Nur IC und TEE kosteten einen Aufpreis von 10.- DM in der ersten Klasse, der IC 2. Klasse 5.- DM. Als „Restaurant“ war damals der nicht sonderlich beliebte „Quick-Pick“ mit Selbstbedienung Standard.

Sonntag, der 29. Mai 1983, war auch die „Geburtsstunde“ des FD Königssee mit dem Laufweg Berchtesgaden Hbf – Hamburg Altona. Zeitlich wurde er so gelegt, dass vom Urlaubsort abfahrend die Reisenden noch in aller Ruhe im Quartier ihr Frühstück genießen konnten und in den späten Abendstunden ihre (norddeutsche) Heimat erreichten.

Umgekehrt wurde an der „Waterkant“ früh abgefahren, um nicht allzu spät das Ferienquartier zu erreichen. So verließ FD 781 den Bahnhof Hamburg Altona bereits um 6.34 Uhr, fuhr damals noch über die alte Nord-Süd-Strecke (Northeim, Bad Soden-Allendorf, Eschwege, Bebra, Bad Hersfeld, Jossa) mit Zwischenhalten anfangs noch in Göttingen, Bebra und Fulda, (wobei nach Eröffnung der Neubaustrecke auf einer Länge von 398 Kilometern zwischen Hamburg-Harburg und Würzburg Hbf nur dreimal gehalten wurde, nämlich in Hannover, Göttingen und Kassel-Wilhelmshöhe), und erreichte mit Umsteigen in Freilassing in den D 799 aus Kassel Berchtesgaden Hbf um 17.59 Uhr. Die Direktverbindung war nur in der Gegenrichtung gegeben, nämlich FD 780 Berchtesgaden Hbf ab 9.50 Uhr, Hamburg Altona an 21.11 Uhr. Warum damals nur in Süd-Nord-Richtung von Berchtesgaden aus gefahren wurde, mag umlaufbedingt gewesen sein. Vielleicht war für 3 Fernzüge hintereinander auch keine Trasse nach Berchtesgaden zur Verfügung. Damals fuhr ja auch noch neu der FD 723 „Berchtesgadener Land“ aus Dortmund nach Berchtesgaden. Interessant ist auch die Anbindung der kleineren Bahnhöfe an den Fernverkehr: Der um 17.07 in Freilassing in Richtung Berchtesgaden fahrende D 799 hielt nicht in Hammerau, der um 17.38 Uhr abfahrende FD 723 nicht in Ainring und Piding. Reisende von Dortmund zum Luftkurort Ainring und zum Fremdenverkehrsort Piding mussten in Freilassing 1 Std. und 9 Minuten auf die Weiterfahrt mit dem Nahverkehrszug 5523 warten. Auch damals zur Zeit der „Beamtenbahn“ war es nicht immer ratsam, nach dem Sinn einer Maßnahme zu fragen.

Das besondere „Highlight“ des FD 780/81 aber war der eigens für diesen Zug aus einem Wrtm 134 umgebaute Wagen „Kinderland mit Cafeteria“.



Sonderwagen „Kinderland mit Cafeteria“

Bis zur Inbetriebnahme von Teilen der Neubaustrecke war dieser Wagen mit einem „Kindergarten“ mit Spielteppich, Rutschbahn, Bausteinen und Büchern ausgestattet. Eine Idee des damaligen Freilassinger Bahnhofsvorstands (spätere Bezeichnung „Leiter der Dienststelle“) Lothar Krause wurde umgesetzt: Während der ganzen Fahrt wurden Kinder von 4 bis 11 Jahren von einer eigenen Fachkraft betreut. Anfangs war dies ein begehrter Ferienjob, speziell für Eisenbahnerkinder, auf Dauer wurden dann aber ausgebildete Kindergärtnerinnen eingesetzt. Es bestand sogar die Möglichkeit, unbürokratisch Kinder

alleine auf Reisen zu schicken. Sie wurden von den Eltern in Bayern einfach im „Kinderland“ abgeliefert und am Zielbahnhof von der DB - Begleiterin den am Bahnsteig wartenden Angehörigen übergeben. Dieser außergewöhnliche Service endete im Jahr 1988. Der Kinderland-Wagen wurde nicht mehr (für die Fahrt auf neuen Tunnelstrecken) druckertüchtigt umgebaut und wurde fortan – unbesetzt – in die Wagengarnitur des FD 723 nach Dortmund eingereiht.

Ein Blick zurück auf das Jahr 1983 erweckt zwiespältige Gefühle:

In diesem Jahr wurde die E-Lok-Unterhaltung am Bw Freilassing aufgegeben. Nur noch eine Kleinlok und die Wagenwerkstätte sorgten für Arbeitsplätze im zweistelligen Bereich. In diesem Jahr gab es noch die Möglichkeit, Reisegepäck in den D-Zügen zu befördern. Für 5.- DM konnte man sein eigenes Fahrrad im Gepäckwagen mitnehmen. An den Bahnhöfen Berchtesgaden, Freilassing und Laufen gab es noch das „Fahrrad am Bahnhof“ zum Ausleihen für 5.- DM pro Tag, wenn man mit dem Zug angereist ist, sonst kostete es 10.-DM. Im internationalen Fernverkehr fuhr noch der Orient-Express (D 262/263 bis Budapest und Bukarest). Zwei D-Züge verkehrten noch zwischen Deutschland und Griechenland (Athen) und einer nach Istanbul.

Interessant sind auch die Gesamtreisezeiten von Berchtesgaden zum nördlichsten Landkreis in Deutschland (Nordfriesland – Insel Sylt):

Im Jahr 1983: Freilassing ab 5.22, Westerland/Sylt an 18.01 = 12 Std. und 39 Minuten mit Umsteigen in München und Hannover (Umsteigen in IC 578 Basel – Westerland). Im Jahr 2013: Freilassing ab: 5.51 Uhr, Westerland an 17.35 Uhr = 11 Stunden und 44 Minuten mit Umsteigen in München und Hamburg Altona (Umsteigen in Nahverkehr, NOB), dafür aber statt der landschaftlich schönen alten Nord-Süd Strecke „Genuss“ von 61 Tunnels.

Im Jahr 1983 war bereits das IC-System im Stundentakt in Betrieb. Man konnte jede Stunde zur gleichen Minute von München nach Bremen oder Dortmund fahren, oder von Basel über Freiburg, Mannheim nach Frankfurt – Hamburg. Vom ehemaligen 1. Klasse TEE blieben auf deutschen Schienen nur der „Rheingold“ Amsterdam – Basel/München und der „Mediolanum“ München-Mailand übrig. IC und später der ICE verdrängten diese Zuggattung.

Im oberbayerischen Nahverkehr herrschte noch der Grundsatz, dass auf vielen Strecken an Wochenenden der Bus statt dem Zug verkehrte. Die Bahnlinie nach Wasserburg-Stadt war noch nicht weggespült. Zwischen Waldkraiburg und Jettenbach war die Innbrücke baufällig. Der Schienenbus fuhr von Mühldorf bis Innbrücke-Nord. Dann musste man zu Fuß ca. 200 Meter zu Innbrücke-Süd gehen, wo schon ein VT 98 wartete, um über Wasserburg-Stadt nach Rosenheim weiterzufahren. Nach Berchtesgaden fuhr um 20.41 Uhr werktags in Freilassing der letzte Zug ab, später gab es nur einen Bus um 22.55 Uhr. Nur am Sonntag wurde wegen des Bundeswehr-Verkehrs ein Zug eingesetzt (hohe Fahrgastzahlen). Dafür hatten die Eilzüge München-Salzburg Kurswagen nach Berchtesgaden und man brauchte in Freilassing nicht umsteigen. Gesamtreisezeit zwischen München-Hbf und Berchtesgaden-Hbf zwischen 2 Std.46 Minuten (E 3503) und 3 St 13 Minuten (E 3505), in der Regel aber unter 3 Std. Heute: zwischen 2 Std. 49 Minuten und 2 Std. 55 Min mit Umsteigen in Freilassing.

Und heute? Der „Hamburger“ fährt immer noch, als IC mit einem Flügelzug aus dem Allgäu, zusammengekoppelt in Augsburg, vom Watzmann bis zur Alster, sogar um 1 Std. und 12 Minuten schneller, unter Umgehung des Münchner Hauptbahnhofs und Nutzung der Neubaustrecke. Aber wie lange noch? Die DB AG hat als Ersatz für die Lok-Wagen bespannten IC-Züge den Triebwagenzug ICX bestellt, der als 7-Wagen Zug eine

Gesamtlänge von 200 Metern aufweist, also nicht auf unsere Bahnsteige mit 180 Metern Länge passt und es fraglich ist, ob hierfür eine Steilstreckenzulassung (zwischen Reichenhall-Kirchberg und Hallthurm) überhaupt ins Auge gefasst wird. Unproblematisch war dieser Langlauf nie. Früher waren es manchmal Personalprobleme. Die Freilassinger Zugbegleiter fuhren den Zug auf der gesamten Länge und am nächsten Tag wieder zurück. Da gab es schon manchmal familiäre Konflikte mit den „ehfeindlichen Übernachtungen“. Aber das ist Geschichte. Es gibt kein Freilassinger Personal mehr. Wenn jemand vor 30 Jahren zu mir gesagt hätte, dass eine Generation später der „Hamburger“ mit einer Leihlok eines japanischen Dispo-Lok-Konzerns fährt (die schwarze „Taurus“ steht im Eigentum der „Mitsui Rail Capitale Europe GmbH“ - MRCE mit Stützpunkten in Tokio, Sao Paulo, Chicago, Amsterdam und München) und der Nahverkehr über den Hallthurm mit einem Schweizer Triebwagen, finanziert von dem englischen Konzern Angel Trains, unter der Betriebsführung eines Tochterkonzerns der italienischen Staatsbahn (Netinera) mit Beteiligung der Salzburg AG abgewickelt wird und ab Dezember 2013 eine Tochtergesellschaft eines französischen Umweltdienstleisters, sprich Abfallentsorgers, die Eilzüge nach München übernimmt, dem hätte ich die Leute mit den weißen Turnschuhen geschickt. Trotzdem leben wir hier in Sachen SPNV nahezu auf einer Insel der Glückseligen. Waren es 1983 werktags 20 Züge, die an meinem Heimatort hielten, sind es heute 60 hochmoderne S-Bahnen mit Klimaanlage und freundlichem Service an Bord und für den Bereich Schiene gilt mehr denn je die Erkenntnis, dass sich die Welt mit jedem Atemzug ändert.