

Reisebericht „Abschied vom blauen Fernschnellzug“ am 23./24.März 2019

Die IGE (IGE Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH in Hersbruck) betrieb seit fast 25 Jahren einen aus 4 blauen 1.-Klasse-Wagen (Am) und einem ehemaligen Halbgepäckwagen (ADm) umgebauten Buffettwagen bestehenden „Fernschnellzug“.. Diese Einheit wurde zeitweise um andere, bauartgleiche Fahrzeuge anderer Vereine/Organisationen ergänzt und hat in diesen langen Jahren fast ganz Europa bereist. Legendär ist die vor einigen Jahren durchgeführte (und in der TV-Serie „Eisenbahn-Romantik“ übertragene) Reise von Nürnberg bis nach Istanbul, und zwar auf verschiedenen Wegen hin und zurück und ausschließlich mit Dampf-Traktion. Oder die mehrtägigen Deutschland-Rundreisen mit Dampflok-Bespannung. Indirekt dokumentiert ist das durch die an den Fahrzeugen vermerkte Zulassung in nahezu allen europäischen Ländern, einschließlich Balkan, jedoch ausschließlich Skandinavien-

Für mich recht überraschend kam vor einigen Wochen die Einladung zu einer Abschiedsfahrt, die gleichzeitig die Überführung der Fahrzeuge zu ihrem neuen Eigentümer in die Schweiz darstellte. Eine Zweitagesfahrt, natürlich über interessante Strecken und mit interessanter Bespannung. Wie später auf der Fahrt erläutert wurde, haben die nunmehr auch schon fast 60 Jahre alten Wagen „schon lange nicht mehr ihr Geld verdient“, was für ein Wirtschaftsunternehmen, das ja auch Gehälter zu zahlen hat, nicht tragbar ist. Darüber hinaus ergab es sich, dass in der Schweiz dringend Wagen gesucht wurden, mit denen man auch im Winter mit Dampftraktion fahren kann. Solche gab es nämlich nicht mehr..

Die IGE hatte immer schon ein treues Stammpublikum und es war abzusehen, dass auch diese Fahrt trotz ihrer kurzfristigen Ankündigung ausverkauft sein würde. So war's dann auch. Innerhalb weniger Tage waren die 240 Plätze weg, trotz der aufgrund einer in der Schweiz durchzuführenden Übernachtung, die nicht ganz preiswert war und einen erheblichen Teil der Reisekosten ausmachte.

Startpunkt war wie fast immer der Nürnberger Hauptbahnhof.

Pünktlich rollte der Zug an den Bahnsteig, geführt von der E 94 088 mit Aufschrift „BD Stittgart, Bw Kornwestheim“. Unverkennbar keine „richtige“ E94, sondern eine ehemalige ÖBB 1020, auch wenn sie während der „deutschen Zeit“ Österreichs als E 94 in Dinst gestellt worden war. Sie hat aber ihre ganze aktive Zeit bis 1995 in Österreich verbracht, ehe sie dann von der GES ins Schwabenland geholt wurde.. Seit 2018 gehört sie der „EZW“ (Elektr. Zugförderung Württemberg gGmbH). Diese Lok musste einspringen, weil die ursprünglich geplante E 94 von Rail4U (Barbara Pirch) nicht verfügbar war.

Obwohl die Fahrt uns über viele eingleisige Streckenabschnitte führte, verlief sie sehr pünktlich, Da alle diese Strecken zum Teil erheblichen Güterverkehr aufweisen, gibt es immer noch jede Menge Kreuzungsbahnhöfe, so dass bei Verspätung eine Kreuzung einfach auf den nächsten Bahnhof verschoben werden kann (das sollte man anderswo auch wieder ermöglichen!). Über Crailsheim, Schwäb. Hall-Hessental, Backnang wurde Ludwigsburg erreicht. Ab da war der erhebliche Vorortverkehr Stuttgarts zu spüren. Hinter dem Feuerbacher Tunnel verließen wir die Stammstrecke, um rechts über eine Verbindung für Güterzüge direkt auf die Gäubahn zu fahren. So blieb uns die triste Einfahrt in den schon recht armselig aussehenden Stuttgarter Hauptbahnhof erspart. Über Böblingen und Horb wurde Rottweil erreicht, um dann über Singen nach Konstanz

zu gelangen. Ein längerer Fotohalt konnte dort nicht wie geplant durchgeführt werden, weil wir kurz nach der Einfahrt und dem planmäßigen Lokwechsel auf ein anderes, bahnsteigloses, Gleis geleitet wurden. Neue Zuglok war die 01 202 des Schweizer Vereins Pacific 01 202 aus Lyss in der Nähe von Bern. Eine Lok, die in der Schweiz wie in Deutschland zugelassen ist, obwohl das Bedienen in der Schweiz dadurch erschwert wird, dass wegen des Linksverkehrs die Signale auf der Heizerseite stehen. Bei einer mit Kohle befeuerten Dampflok kann dieser nicht wie sein Kollege auf der Öl-lok die meiste Zeit am Fenster sein, um die Signale zu beachten.

Die Lok war in sehr gepflegtem Zustand, hatte eine Generalüberholung in Meiningen erst vor kurzer Zeit hinter sich. Sie trägt die schweizer Typenbezeichnung A 3/6, als Hinweis auf eine schnellfahrende Lok mit drei Antriebsachsen und sechs Achsen insgesamt. Außerdem trägt sie ein Schild -nach deutschem Muster- „Bw Lyss“. In der Schweiz gibt's keine Bw's sondern Depots. Und sie hatte natürlich auch eine schweizerische Loknummer am Rahmen

Die Lok ist schon seit 1975 in der Schweiz, damals bei EUROVAPOR..

Sie trägt heute die „amtliche“ Nummer 90 85 0001 202-0 CH-VPAC.

Als Schlussläufer wurde noch ein zweifarbiger Schlieren-Wagen (BD) mitgeführt, mit dem einige schweizer Vereinsmitglieder mitgekommen waren, die auch diverse Souvenirs zur Dampflok anboten.

Während die emsige Crew im Buffettwagen ein reichhaltiges FRISCH GEKOCHTES Mittagessen anbot, das in 4 Schichten serviert wurde, weil nur 22 Plätze verfügbar sind, fuhren wir über Kreuzlingen, Stein am Rhein nach Schaffhausen, überquererten dort den Rhein um dann einen wunderschönen Ausblick auf den Rheinfluss zu bekommen. Die Strecke Richtung Süden führt dann als SBB Strecke noch einmal kurz über deutsches Gebiet, immerhin mit drei Bahnhöfen der SBB auf deutschem Boden, aber die DB hat ja auch mehrere Bahnhöfe in der Schweiz.

Über Bülach gelangten wir dann in den Speckgürtel von Zürich. Um nicht den kurz vor dem Hbf liegenden langen Tunnel passieren zu müssen (wir hatten schon woanders in einem Tunnel die Sprinkleranlage ausgelöst) , schloss sich noch eine Ehrenrunde Richtung Westen an, um dann über eine Güterstrecke einen großen Bogen Richtung Osten durch den Rbf Limmatthal zu fahren. Die Fahrt endete (zunächst) im Bf Zürich Altstätten.

In Bahnhofsnähe in einem Gewerbegebiet steht ein neues Businesshotel, das am Wochenende genügend freie Kapazitäten hatte, um so eine große Mannschaft aufzunehmen. Der Clou war, dass man durch ein riesiges Fenster (Sehr gut schallisoliert) die gesamte Strecke direkt vor sich hatte und dass zwischen S-Bahnen, Doppelstock-ICs der eine oder andere ICE ebenso vorbeifuhr wie TGVs aus Frankreich.

Am zweiten Tag begann die Fahrt mit der inzwischen restaurierten Dampflok wieder am Bf Altstätten. Richtung Nordwesten bis Wettingen, von dort nach Süden über eine der wenigen reinen Güterzugstrecken (natürlich wieder zur Umgehung eines langen Tunnels) zurück auf die Hauptstrecke Richtung Olten und weiter auf der Strecke Richtung Solothurn bis Oensingen. Ein interessanter Bahnhof. Dort enden zwei mit modernsten elektrischen Triebwagen bediente Meterspurstrecken und die normalspurige Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB). Sie betreibt eine nur 4 Km lange Strecke und, das ist hier wichtig,

eine größere Eisenbahn-Werkstatt. Deshalb wird die OeBB den „blauen Zug“ als Einsteller unter ihre Fittiche nehmen. Eigentümer wird ein anderes Unternehmen, welches ähnlich wie die IGE Reisen verkauft.

In Oensingen bekamen wir noch eine -historische elektrische Schiebelok eines privaten Unternehmens. Dann ging's weiter über Solothurn in den französischsprachigen Teil des Landes.

Durch wunderschöne Karst-Landschaft des Jura-Gebirges erreichten wir Delémont. Ein Bahnhof mit Fahrtrichtungswechsel. Der Fahrplanentwurf sah vor, dort die Lok auf die noch vorhandene Drehscheibe fahren zu lassen. In der Schlussplanung hat man dann gemerkt, dass das nichts bringt, weil wie fast alle noch vorhandenen Drehscheiben der Schweiz eine 01 da nicht draufpasst. Also fuhren wir jetzt unter Führung der E-Lok mit der 01 rückwärts am Schluss. Das wiederum kostete wertvolle Fahrzeit. So wurde dann in Laufen die Dampflok abgehängt, damit wir schneller Richtung Basel kamen. Sie ist dem Vernehmen später mit gemütlichem Tempo nachgekommen um den Zug aus Basel zu holen. In Basel SBB wurde die E-Lok noch einmal umgesetzt und zog den Zug dann bis zum Badischen Bahnhof, wo es dann endgültig Zeit war, Abschied zu nehmen. Die feierliche Schlüsselübergabe hatte schon bei einem Zwischenhalt stattgefunden und das letzte Gruppenbild der großen IGE-Mannschaft wurde in Basel SBB gemacht.

Fazit: Eine schöne, sehr schöne Fahrt mit gewohnt guter Reisevorbereitung und -Leitung. Erwartungsgemäß alles Stammpublikum mit bemerkenswerter Disziplin, auch und gerade bei den wenigen Fotohalten. Es wurde zwar nicht ausgeschlossen, dass der Zug mal wieder angemietet wird. Angeblich soll er unter schweizer Vermarktung zum Dampflok-Treffen nach Dresden kommen. Es ist aber schon schade, denn so eine reinrassige Garnitur gibt's ja eigentlich nirgendwo mehr. Ich persönlich hätte mir statt der E 94 eine blaue E 10 als Zuglok in Deutschland gewünscht (es gibt wohl noch 2 Stück). Aber das schmälert nicht den Gesamteindruck.

Und noch ein kleines -nicht unwesentliches Detail möchte ich erwähnen:

WIR WAREN PÜNKTlich, und das praktisch auf der gesamten Fahrt, nicht nur in der Schweiz.

Die Redaktion vom 'LBE-Express', der der beschriebene, nunmehr ehem. IGE-Fernschnellzug gut bekannt und vertraut ist, darf diesem Zug auch unter seinem neuen Eigentümer und Betreiber, dem schweizerischen Verein 'Pacific 01 202' eine stets gute Fahrt und erfolgreiche Einsätze wünschen.

Wieder ist das deutsche Schienen-Museums-Rollmaterial um einen markanten und berühmten Zug ärmer !!!

Sehr schade



Das obere der obigen Bilder zeigt den IGE-Sonderzug, der am 23. März 2019 von Nürnberg aus in die Schweiz rollte, im Bhf. Konstanz mit der Ellok E 94 088, die diesen Sonderzug auf DB-Gleisen von Nürnberg nach Konstanz brachte.

Auf dem unteren Bild ist der o. a. Sonderzug im Bhf. des schweizerischen Ortes Sonceboz-Sombeval (heißt tatsächl.so) mit der Dampflok 01 202 zu sehen. Diese Maschine zog diesen Sonderzug über die meisten schweizerischen Strecken seiner Fahrtroute. Fotos: lefo.



Auf dem obigen der oberen Bilder ist der Außenbereich des Führerhauses der heute in der Schweiz fahrenden Museums-Dampflok 01 202 im aktuellen Zustand zu sehen - incl. des Typen- und Lokklassen-Schildes nach schweizerischer Norm. Das untere Bild zeigt den IGE-Sonderzug, der am 23. u. 24. März 2019 durch d. Schweiz (und hier insbesondere durch den Bereich vom Schweizer Jura) rollte mit der schweizerischen Ellok, die ihn hierher brachte, am 24.3.2019 im Badi-schen Bahnhof von Basel. Hier endete seine Fahrt. Fotos: lefo.