

Mit den pfeilschnellen TEE-Zügen von Lindau nach München und Zürich

Im September 1969 gab es in Lindaus Hauptbahnhof einen „großen Bahnhof“ bei der Ankunft des ersten TEE „Bavaria“. Der neue Luxuszug machte von der Landeshauptstadt München, bzw. von Zürich kommend nun regelmäßig Zwischenstopp in Lindau.

Als europäische Zuginnovation für „eilige Reisende“ zwischen den Metropolen begann 1957 zeitgleich mit der Gründung der „Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft“ EWG die Erfolgsgeschichte des attraktiven „Trans-Europ-Express“ TEE. Anfangs sieben westeuropäische Bahngesellschaften hatten sich auf einheitliche Merkmale dieses schnellen Superzuges geeinigt und ihn auf die Gleise gestellt. Als Reisemöglichkeit der finanziell besser gestellten Geschäftsleute und Behördenleiter bestand er nur aus einer ersten Klasse, hatte ein Zugrestaurant, eine Bar und ein zum Schreibbüro umgestaltetes



Der Symbolzug des TEE-Zeitalters in Deutschland, der legendäre VT 11,5 der DB-Baureihe 601 verlässt 1976 von Zürich kommend Lindaus Hauptbahnhof in Richtung München. Foto: Sammlung Helmut Weingärtner.

Abteil, in welchem Briefe auch in Englisch und Französisch diktiert und Telgramme aufgegeben werden konnten. Die eigens ausgebildeten Stewardessen mussten zwei Fremdsprachen beherrschen und durften nicht verheiratet sein. Der Fahrgast hatte zum Preis für die 1. Klasse noch zusätzlich einen TEE-Aufschlag zu bezahlen. Zoll- und Grenzformalitäten an den damals noch häufigen europäischen Landesgrenzen wurden meist im fahrenden Zug erledigt. Von 1958 bis 1967 vervierfachte sich die Zahl der TEE-Reisenden auf rund 4,5 Millionen im Jahr.

Am 28. September 1969 erreichte der erste dieser Züge von Zürich nach München Lindaus Hauptbahnhof. Er bestand aus einem gemeinsam von der schweizerischen SBB

und der niederländischen NS entwickelten Ram 501-2 Dieseltriebwagenzug in roter und beiger Bemalung, mit einer Maschinenleistung von 2 000 PS und einer



Der gemeinsam von der schweizerischen SBB und der niederländischen NS entwickelten Ram 501-2 TEE-Dieseltriebwagenzug bei seiner Ausfahrt über den Lindauer Bahndamm (oben) und bei seiner Einfahrt im Lindauer Hauptbahnhof (unten). Sammlung Weingärtner



Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Das sensationelle dieser Diesel-Zugverbindung war unter anderem, dass sie für die bergige aber in sehr gutem Zustand gehaltene

Strecke von München über Kempten nach Lindau nur noch zwischen 2 Stunden 13 Minuten bzw. 19 Minuten benötigte, eine Reisezeit, welche die DB AG durch die im 21. Jahrhundert geplante Elektrifizierung der 23 km kürzeren Strecke Lindau über Memmingen nach München vierzig Jahre später für die Zukunft ab 2017 erneut wieder zu erreichen verspricht.

Lindauer Lokführer waren extra für diesen Zug ausgebildet worden. Einer von ihnen verursachte am 9. Februar 1971 aus München kommend bei Aitrang zwischen Kaufbeuren und Kempten einen folgeschweren Unfall, während er eine Verspätung aufholen wollte. Er fuhr mit 130 km/h statt der dort vorgeschriebenen 80 km/h in die Kurve, so dass der Zug aus den Gleisen sprang. Mehrere Tote und zahlreiche Verletzte waren die Folge.

Jetzt mussten V 210-Diesellokomotiven mit 2500 PS Motorleistung sowie einer zusätzlichen Gasturbine für weitere 1200 PS eingesetzt werden. Auch kam nun die Zuglegende des TEE-Zeitalters bis nach Lindau, der formschöne VT 11,5 der Baureihe 601 der Deutschen Bundesbahn, eigens für die Trans-Europ-Express-Züge entwickelt.

Im Mai 1977 beendete die deutsche Bundesbahndirektion das Zeitalter der Lindauer TEE-Züge und ersetzte diese durch die immer langsamer fahrenden D-Züge, FD-Züge und schließlich durch die EuroCity-Züge EC, nun allerdings endlich mit 1. und 2. Klasse. 1987 wurde in ganz Westeuropa das bis dahin verbliebene Verbindungsnetz der TEE-Züge stillgelegt.

© Karl Schweizer

Lesetipps:



„... und der Bahnhof bleibt auf der Insel!“

Texte und Argumente in der Debatte um den Inselbahnhof Lindau, um Reutin als neuen Hauptbahnhof und um den Bürgerentscheid am 18. März 2012

Mit Beiträgen von:

Wolf Drechsel
Klaus Gietinger
Wolfgang Hesse
Andreas Kleber
Heiner Monheim
Karl Schweizer
Winfried Wolf

Siehe: www.bahnhof-lindau.de