

EPOCHEN-SPECIAL, EPOCHE IIIb

Wirtschafts-



-Wunderzeit

Warum nur gilt die Epoche III vielen Modellbahnern als die Königsepoche? Weil Dampf, Diesel und Strom vereint an einem Strang zogen? Weil dort Legenden geboren wurden? Weil Eisenbahn für Luxus, Tempo und Fortschritt stand? Es war eine Mischung aus allem – obwohl König Dampf abdanken musste.



Eigentlich hätte man sich verbeugen müssen: Als Krupp die ersten beiden Baumuster der Neubau-Dampflok BR 10 auslieferte, schien die Thronfolgerin für die BR 01 gefunden. Majestätisch mit windschnittiger Teilverkleidung, spitzer Nase und eleganten Linien war die BR 10 technisch auf dem neuesten Stand, bot rund 2.900 PS, einen vollständig geschweißten Kessel, Doppelschornstein ... Eine neue Herrscherin für die Hauptstrecken der Deutschen Bundesbahn (DB) schien gefunden.

Doch nicht sie fuhr an der Spitze des Triumphzuges, als die Bundesbahner 1959 erstmals einem deutschen Fußballmeister aus ihrem Hauptsitz Frankfurt (Main) zujubeln durften – sondern eine Diesellok. Am 8. Juni hatte die Mannschaft der „Eintracht“ den Lokalrivalen Kickers Offenbach im Finalspiel mit 5:3 nach Verlängerung besiegt – direkt vom Flughafen ging es dann auf Triumphfahrt. Mit Diesel statt Dampf.

Warum? Die Baureihe 10 war zwar gut, aber die Zeit war schneller. Das Wirtschaftswunder kannte nur ein Ziel:



War dem „Trans Europ Express“ vorgespannt: Der elegante VT 11.5 wurde DAS Gesicht der Bundesbahn im internationalen Verkehr.



Aufbruch in eine neue Zeit: 1964 geht das Relaisstellwerk München in Betrieb.

Schmuck und adrett: So präsentierte sich das DB-Personal in den 1960er-Jahren.



In der Epoche IIIb waren alle drei Traktionsarten auf der Schiene unterwegs: neben Dampf natürlich auch Diesel und Strom.

1956

13. Juli: Als erste DB-Dampflok erhält die BR 01 1100 eine Ölfeuerung.

1962

27. Mai: Premierenfahrt des neuen „Rheingold“.

1957

28. März: Auslieferung der Schnellzug-Dampflok 10 001.

1964

11. Oktober: Relaisstellwerk München geht in Betrieb.



Bequem, viel Platz und jede Menge gute Laune: So warb die Deutsche Bahn in den 1960er-Jahren um Fahrgäste, die luxuriös und entspannt in den Urlaub fahren wollten.

Fortschritt. Und dem folgte es so stürmisch, wie es nur ungewöhnliche Zeiten erlauben. Schon als die beiden Vorexemplare der BR 10 geliefert waren, stand für die Verantwortlichen der Deutschen Bundesbahn fest: Es wird keine neue Schnellzug-Dampflokomotive mehr geben. Auf den elektrifizierten Strecken rasten längst E 10 durchs Wirtschaftswunderland. Auf den anderen fuhren die ersten V 200; eine Diesellokomotive, die der Baureihe 10 an Eleganz in nichts nachstand – und die zudem billiger und vielseitiger einsetzbar war.

Dampf war nicht mehr gefragt. Ohnehin waren von den geplanten fünf Neubaureihen nur drei bis zur Serie gebaut worden, und nur eine schaffte es über die 100er-Marke: die BR 23. Am 2. Dezember 1959 setzte ein Bahnbeamter seine Unterschrift unter das Abnahmeprotokoll der 23 105; sie war die letzte Dampflokomotive, die an die DB geliefert wurde. Ähnlich wie im Fußball waren nun andere an der Reihe. Aber: Die Frankfurter Eintracht wurde nach 1959 zwar nie wieder Meister, durfte aber zumindest weiter oben mitspielen. Und den Dampfloks erging es ebenso. →

Was die Epoche IIIb auszeichnet:

- Neue Signalordnung mit Dreilicht-Spitzensignal an Triebfahrzeugen
- Einführung des Trans Europ Express (TEE)
- Zunehmender Rückgang des Dampflokomotivbestandes
- Vermehrtes Aufkommen von Einheits-E-Loks und Dieselloks durch Serienbeschaffung
- Umfassende Modernisierung ausgewählter Dampfloks durch Ausstattung mit Neubaukessel und/oder Ölfeuerung
- Lackierung der Personenwagen in Chromoxidgrün
- Kennzeichnungstreifen für die erste Wagenklasse
- Abschaffung der 3. Wagenklasse
- Ausbau der modernen Sicherungstechnik

Wissen Sie schon ...

... dass man die Luxuszüge der Deutschen Bundesbahn, „Rheingold“ und „Rheinpfil“, anfangs sehr leicht erkennen konnte? Markenzeichen der Paradezüge waren nämlich die Aussichtswagen mit Glaskuppel, die „Dome-Cars“. Und am Anfang gab es dort einen gravierenden Unterschied: Die Aussichtswagen des zuerst beschafften „Rheingold“ hatten acht Fenster. Bei der folgenden Bestellung des „Rheinpfils“ wurden die Scheiben größer, sodass dessen „Dome-Cars“ nur vier Fenster hatten.



1965

6. April: Abschluss der Elektrifizierung der Nord-Süd-Verbindung von Hamburg nach München.



1965

1. September: Verabschiedung der 18622 und damit Ausmusterung der bayerischen S 3/6.



Schönes Gespann:
Die V100 und die
berühmten „Silberlin-
ge“ gibt es als Modelle
bei Märklin (Art. 37009,
43810/43800/43820).

→ Die gaben vielleicht den königlichen Titel ab, adelten sich aber über ihre Leistungen. Noch 1960 standen rund 7.200 Dampfloks im Einsatz – das waren mehr als drei Viertel der Lokomotiven der DB, nimmt man Triebzüge und Kleinloks aus. Vor allem im Güterverkehr rauchten die Schlothe. BR 41, 44 und 50, teils mit Neubaukesseln und Ölfeuerung, mussten keine Dieselkonkurrenz fürchten. Aber der Trend war unverkennbar. Längst jagten die Kinder nicht mehr den Dampftrössern hinterher. Umschwärmt und auf Film gebannt wurden vielmehr Maschinen wie die V 200, V 160, E 10, E 40 und E 50. Gelegenheit dazu gab es mehr und mehr. Zwischen 1950 und 1960 stieg der Bestand der rund 450 E-Loks auf mehr als das Doppelte, und der Dieselbestand explodierte geradezu: Aus den 150 mittleren und Großdiesellokomotiven wurden 1.000. Und ihre Zahl wuchs und wuchs. Zu den 136 Exemplaren der V 200 gesellten sich die Universalloks V 100 und die Rangierloks V 60. Die Mittelklassemaschine V 160 avancierte zur meistgebauten Diesellok der DB. Allein ihre Urversion, die spätere BR 216, wurde 214 Mal in Serie gebaut. Mit ihren Untergattungen brachte es die Familie auf rund 800 Exemplare.

Und dann waren da noch die Triebzüge: Vielleicht schlüpfen sie am besten in die Rolle, die man der BR 10 zugeacht hatte. Der elegante VT 11.5 wurde DAS Gesicht der Bundesbahn im internationalen Verkehr. Der bekam 1957 mit dem „Trans Europ Express“ eine neue Dimension. Fünf Bahngesellschaften hatten dieses grenzübergreifende Netz mit jeweils eigenen Fahrzeugen eingeführt. Der deutsche Zug bot zweimal 1.100 PS, fuhr erst 140 Kilometer pro Stunde, später 160, und bot Komfort pur: nur Sitze der ersten Klasse, verschwenderisch viel Platz und einen



Das Original: Eine V100 im Winter, ebenfalls mit angehängten „Silberlingen“.

Speisewagen. Das Wirtschaftswunder in Europa verlangte aber nicht nur nach schnellen Fahrgelegenheiten zwischen Paris, Brüssel, Bonn und Rom für Geschäftsleute, sondern stillte auch ganz andere Sehnsüchte: neue Länder, Urlaub, Reisen als Erlebnis.

Während die ersten „Käfer“ über die Alpen krabbelten, arbeitete die DB an einem neuen Luxuszug, der alles Bisherige in den Schatten stellte: dem „Rheingold“. Bewusst griff sie den Namen wieder auf. Der Zuglauf von Basel nach Hoek van Holland war ebenso mit dem ersten „Rheingold“ identisch wie der Anspruch, der Beste vom Besten zu sein. Bei den eigens geschaffenen Wagen ragten die „Dome-Cars“ heraus. Ihre Glaskuppeln erlaubten

einen unverstellten Blick auf die Alpen, die Loreley und den Kölner Dom. Unter dessen Türmen feierte der 1. FC Köln gerade seine erste Meisterschaft, als der Zug 1962 auf die Strecke ging. Anfangs noch mit umgebauten Loks der Baureihe E 10, der man dafür neue Drehgestelle und ein windschnittiges Kleid mit „Bügel falte“ statt eines geraden Kastens verpasst hatte. Später gab es mit der E 10.12 eigene Maschinen für den Zug.

Er blieb nicht das einzige Mittel der DB gegen das Fernweh: Für die Reisen nach Dänemark eröffnete sie am 14. Mai 1963 die „Vogelfluglinie“. Deren Markenzeichen war eine kühne Brücke über den Fehmarnsund. Die anschließende Fährverbindung über Puttgarden brachte die Reisenden rasch in nördliche Gefilde. Fortschritt, Luxus und Tempo: Dank ihrer Innovationskraft erwies sich die DB als die Königin des Verkehrs. Aber das hatte seinen Preis. Gewinne machte die Bundesbahn schon seit Anfang der 1950er-Jahre nicht mehr, 1965 überschritt das Defizit erstmals die Milliarden-grenze. Bahnexperten machen dafür eine falsche Weichenstellung seitens der Politik verantwortlich. Zwar trieb diese die Modernisierung der Bahn samt Elektrifizierung der Nord-Süd-Verbindung voran, zwar versuchte sie, die DB wie ein Unternehmen zu führen – aber die Preisgestaltung nahm man ihr aus der Hand. So musste die Bahn einen Großteil ihrer Fahrgäste →

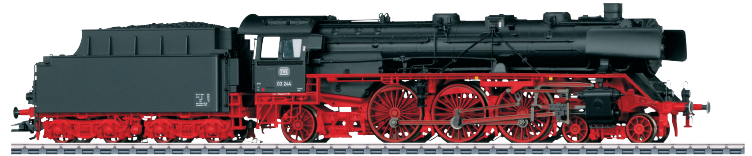
Der „Rheingold“ stellte alles Bisherige in den Schatten.



Kam einfach zu spät: Als die elegante BR 10 gebaut wurde, war das Ende der Dampflokomotiven bereits beschlossene Sache.

Das sind die neuesten Loks der Epoche IIIb

Vielseitig und auch innovativ war sie, die Epoche IIIb. Auf den Schienen waren Dampflokomotiven, Dieselloks und E-Loks unterwegs, und jede erfüllte ihren Zweck. Diese Vielfalt greift auch Märklin im Programm 2014 auf.



37956 Schnellzug-Dampflokom BR 03



Dampflokom BR 03 mit Schlepp tender. Altbauausführung der DB. Mit Witte-Windleitblechen. Betriebsnummer 03 244. Ausgestattet mit dem neuen Digitaldecoder mfx+. Besonders filigrane Metallkonstruktion. Betriebszustand um 1965.



37766 Diesellokomotive V 160



Mehrzwecklokomotive in Vorserienausführung als Baureihe V 160 „Lollo“ der DB. Farbgebung in Prototypenlackierung. Betriebsnummer V 160 005. Mit Digitaldecoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Betriebszustand um 1962.



37852 Güterzuglokomotive E 50



Schwere Elektrolokomotive der Baureihe E 50 der DB. Größte Bauart der Einheits-E-Loks aus dem Neubauprogramm der 1950er-Jahre. Mit Doppellampen, Mehrfachdüsenlüfter und umlaufender Regenrinne. Betriebszustand Anfang der 1960er-Jahre.



Finden Sie einen Händler in Ihrer Nähe ganz bequem und direkt auf: www.maerklin.de/de/haendler



Prachtvoller Luxuszug: Mit dem „Rheingold“ brach die Bundesbahn in eine neue Dimension des Reisens auf.

Die aktuell verfügbaren Epoche IIIb-Modelle:

37918 Dampflokomotive BR03.10

H0

Schnellzug-Dampflok BR03.10 der DB. Unverkleidete Umbauversion. Mit mfx.

37906 Diesellokomotive V90

H0

Schwere Rangierlokomotive V90 der DB. Purpurrote Grundfarbgebung.

43810 Wagen „Silberling“

H0

Nahverkehrswagen „Silberling“ 1./2. Klasse (AB4nb-59) der DB.

88734 Diesellokomotive BR 601

Z

BR 601 „Mediolanum“ der DB. Vorbildgerechte siebenteilige Einheit.

37600 Rangierlokomotive V60

H0

Diesellokomotive V60 der DB. Mit Digitaldecoder mfx. Einmalige Serie.



55012 Elektrolokomotive E 10.1

1

Schnellfahrlokomotive E 10.1 der DB mit eckigem Lokkasten. Im Digitalbetrieb motorisch heb- und senkbare Scherenstromabnehmer. Einmalige Serie.

12491 Elektrolokomotive E 50

N

Schwere Güterzuglok Baureihe E 50 der DB. Komplette Neukonstruktion.

37548 Güterzugdampflok BR 55

H0

Dampflok BR 55 mit Schleppender der DB. Mit vielen angesetzten Details.

22375 Güterzug-Dampflok BR 41

H0 **TRIX**

Dampflokomotive BR 41 mit Schleppender. Altbauausführung der DB.



Hier stellen wir Ihnen nur eine Auswahl der verfügbaren Artikel der Epoche IIIb vor. Weitere Modelle finden Sie im Internet auf www.maerklin.de unter Service/Produktsuche und auf www.trix.de unter Produkte/Produktdatenbank.

→ ermäßigt befördern. Neue Strecken als Einnahmequellen gab es kaum: Außer der Vogelfluglinie 1963 gab es nur wenige unbedeutende Neubauten. Dagegen investierte die Bundesrepublik kräftig in ihr Straßennetz – allein die 2.119 Kilometer Autobahn wuchsen von 1950 bis 1963 auf 2.980 Kilometer an.

Bei der Aufgabe, wirtschaftlich zu arbeiten, zeigte sich wieder der Erfindergeist der Bundesbahner: Mit dem Autoreisezug feierten zwei Verkehrsträger Hochzeit. Verreisen mit der Bahn ohne Verzicht aufs Auto – das ist eine Idee der Epoche IIIb, die bis heute besteht. Eigens dafür entstanden die Autotransportwagen. Die „Silberlinge“, neue Nahverkehrswagen, brachten frischen Wind ins Brot- und Buttergeschäft und auch beim Güterverkehr legte die DB zu: Die ersten Mehrsystemloks der Baureihen E 310 und E 410 erlaubten grenzüberschreitende Transporte ohne aufwendige Lokwechsel. Mit der Eröffnung des Gleisbildstellwerks München modernisierte die Bahn ihre Sicherheitstechnik und senkte die Kosten: 58 statt 155 Mitarbeiter wiesen nun den Zügen auf einem der verkehrsreichsten Bahnhöfe der Bundesrepublik den Weg. München blühte: Nicht nur als Eisenbahnstadt, sondern auch im Fußball. Die „Löwen“ des TSV 1860 holten just im Eröffnungsjahr des neuen Stellwerks den Pokal und sie starteten parallel zur DB 1965 ein viel beachtetes Großprojekt. Meistertitel 1966 hieß das bei den Löwen; Tempo 200 bei der Bundesbahn. Beides klappte. Die neue E 03 machte schon 1965 Schnellfahrten von München nach Augsburg, bei denen das erste Mal ein fahrplanmäßiger, mit Reisenden besetzter Zug Tempo 200 erreichte. Als die vier Prototypen der E 03 erprobt worden waren, begann 1970 ihr Serienbau. Die große Stunde der E-Lok schlug in der folgenden Epoche als 103, sie trat die Thronfolge der Schnellzug-Dampfloks BR 01 an. 

Text: Hanne Günter; Fotos: Slg. Asmus, Märklin, Nicola Lazi, Henry Mühlfordt (Wikipedia), Hartmut Seehuber



Arbeitsstier: Die Einheitselektrolok Baureihe E 40 wurde für die DB erstmals 1957 gebaut und kam im Güterverkehr zum Einsatz.

MEINE KLEINE WELT

Alle Neuheiten 2014 lieferbar!

MODELLBAHNZUBEHÖR H0 • TT • N

Auhagen



80 109 Dampfhammer und Zubehör



41 708 Feldbahnlokschuppen



14 475 Fabrikgebäude

Fordern Sie unseren kostenlosen
Neuheitenprospekt 2014 an!
Den aktuellen Katalog Nr. 13 mit
276 Seiten erhalten Sie im Fachhandel
bzw. gegen 7 EUR (Deutschland) inkl.
Porto bei:

Auhagen GmbH
OT Hüttengrund 25
D-09496 Marienberg
Tel.: +49 (0) 37 35. 668466