

Vorbild: Schwere dieselhydraulische Mehrzwecklokomotive der Baureihe V 200.0 der Deutschen Bundesbahn (DB) in purpurroter Farbgebung mit dem markanten Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ und 5 verschiedene Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB). 1 Endwagen WRPw4üe mit Gepäckraum, Maschinenraum, Küche und Speiseraum, 3 Mittelwagen A4üe, 1. Klasse, 1 Endwagen A4üe, 1. Klasse mit Aussichtsraum. Farbgebung Stahlblau. Umgebaute Wagen des früheren Henschel-Wegmann-Zuges. Eingesetzt für den F-Zug „Blauer Enzian“. Zuglauf München - Augsburg - Würzburg - Bebra - Hannover - Hamburg Altona. Betriebszustand um 1958.

Modell: Lokomotive mit Antrieb auf allen Achsen. Dunkle Radreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen/roten Leuchtdioden im Wechsel mit der Fahrtrichtung. Der Zug ist zwischen den Wagen mit Kurzkupplungen ausgerüstet, vorn zur Lok und hinten mit Systemkupplung. Gesamtlänge über Puffer ca. 595 mm.

Das Modell 81176 wird im Jahr 2013 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.

**Miniclub-Insider-Modell 2013
exklusiv für Märklin-Insider-Clubmitglieder
Artikel 81176**

Fernschnellzug „Blauer Enzian“

**Bestellschein in der nächsten
Club-Aussendung**



€ 349,95*

www.maerklin.de



Mitte der dreißiger Jahre drohte der Dampflokomotive Konkurrenz: Schnelle Dieseltriebwagen übernahmen Leistungen im hochwertigen Fernverkehr. Die Dampflokindustrie schuf daher moderne Hochleistungslokomotiven, die Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h erreichten. Für den Verkehr zwischen Berlin und Dresden beschaffte die Reichsbahn gleich einen ganzen Zug.

Bespannt wurde er von der Baureihe 61. Von dieser entstanden bei Henschel zwei Baumuster vollkommen unterschiedlicher Konstruktion. Die 61 001 hatte die Achsfolge 2' C2' und ein Zweizylinder-Triebwerk. Der 1939 fertiggestellte 61 002 spendierte die Reichsbahn eine Nachlaufachse und einen Zylinder mehr. Selbstverständlich waren beide stromlinienförmig verkleidet. Während andere Stromlinienlokomotiven konventionelle Züge bespannten, stellte die Reichsbahn eigens für den Schnellverkehr zwischen Berlin und Dresden windschnittig verkleidete Wagen in Dienst. Sie stammten von Wegmann, wie Henschel ein Kasseler Unternehmen.

Interessanterweise gab es keine Wagen der 1. Klasse. Dafür herrschte in der 2. Klasse ein Komfort wie in der 1., urteilte die Presse. Das Prädikat „Salonwagen“ war also durchaus gerechtfertigt. Die ersten und letzten Wagen wiesen beide jeweils eine gerundete Stirnseite mit großen Panoramafenstern auf. Den Reisenden im Schlusswagen bot sich somit ein exzellenter Ausblick auf und um die zurückgelegte Strecke.

Mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1936 nahm die Reichsbahn den Schnellverkehr zwischen den Hauptstädten Preußens und Sachsens auf. Zwei Zugpaare fuhren am Tag. Der schnellste Zug legte die Strecke in einer Stunde und 40 Minuten zurück. Damit überbot er den bisherigen Rekordhalter um 28 Minuten. Am Nachmittag aber war die Wendezeit zwischen dem D 54 und D 57 mit nur 32 Minuten reichlich knapp bemessen.

Auch musste die Reichsbahn stets berücksichtigen, dass Ersatzmaschinen anderer Baureihen die Spitzengeschwindigkeit der 61 nicht erreichten. Fiel sie wegen planmäßiger oder außerplanmäßiger Arbeiten aus, übernahmen Dresdener 01 oder 03 die Garnitur. Statt 175 erreichten sie aber nur 130 bis 140 km/h. Deswegen entspannte die Reichsbahn die Fahrpläne bald darauf geringfügig.

Mit Kriegsbeginn endete der Schnellverkehr. Die Wagen dienten fortan dem Militär, die Lokomotiven standen die meiste Zeit tatenlos herum. Bei Kriegsende verblieb die 61 001 in der britischen Zone.

Bereits 1951 wurde sie als Splittergattung z-gestellt, 1952 ausgemustert und 1957 zerlegt. Die 61 002 gelangte zur Reichsbahn der sowjetischen Zone. Von Dresden aus bespannte sie Personen- und Schnellzüge. Nach der Ausmusterung 1958 blieben Hauptrahmen, Vorlauf- und Kuppelräder in der Schnellfahr-Versuchslok 18 201 erhalten.

www.maerklin.de

