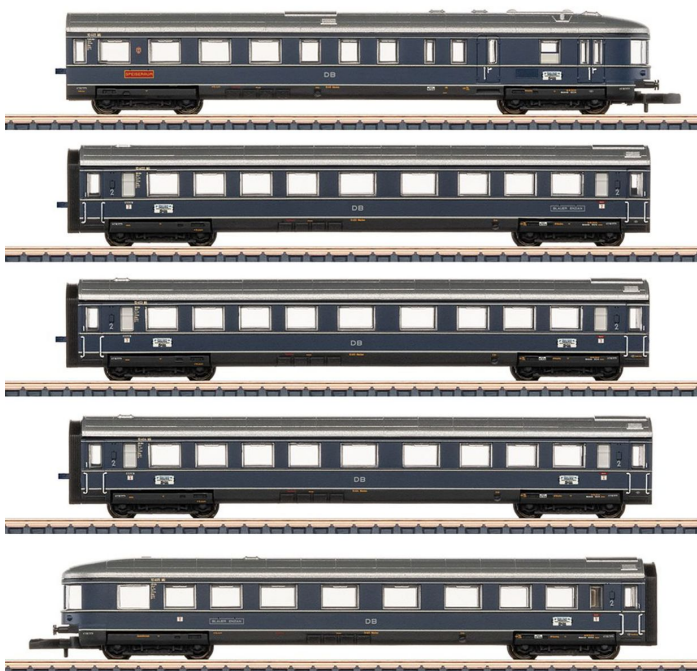


## Übersicht

# Märklin 87615 - 5er Set Personenwagen 'Blauer Enzian', DB, Ep.III

Märklin

Produktnummer: A357724



### Preis

UVP 319,00 € \*\*\* (10.03% gespart)  
286,99 €\*

Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten

## Beschreibung

### Wagenset Fernschnellzug „Blauer Enzian“

**Vorbild:** 5 verschiedene Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB). 1 Endwagen mit Gepäckraum, Maschinenraum, Küche und Speiseraum, 3 Mittelwagen, 1./2. Klasse, 1 Endwagen, 1./2. Klasse mit Aussichtsraum. Zuglauf Hamburg - München. Betriebszustand der Epoche III

- Rote Schlußbeleuchtung mit wartungsfreien roten Leuchtdioden am hinteren Endwagen im Wechsel der Fahrtrichtung
- Das Set ist zwischen den Wagen mit Kurzkupplungen ausgerüstet, vorn zur Lok und hinten mit Systemkupplungshaken
- Feine Farbgebung und Beschriftung
- Gesamtlänge über Puffer ca. 510 mm.

F-Zug „Blauer Enzian“ Der „Blaue Enzian“ stand für einen Mythos der deutschen Wirtschaftswunderzeit. Schon bald nach Gründung der Deutschen Bundesbahn (DB) kündigten sich die Vorboten des westdeutschen Wirtschaftswunders an. Und die Verantwortlichen der DB erkannten früh, dass die Führungskräfte der Wirtschaft ein zuverlässiges Verkehrsnetz benötigen würden. Kaum waren die größten Schäden des Zweiten Weltkriegs beseitigt, bereiteten sie schon ab 1951 ein Zugnetz vor, das die wichtigen westdeutschen Metropolen mit schnellen Zügen verbinden sollte. Das sogenannte F-Zug-Netz hatte seine Wurzeln im Schnelltriebwagen-Netz der Vorkriegszeit, wies aber einen wichtigen Unterschied auf: Während die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) vor dem Zweiten Weltkrieg das Netz der „Fliegenden Züge“ auf Berlin ausgerichtet hatte, verliefen die Hauptrelationen des F-Zug-Netzes wegen des „Eisernen Vorhangs“ von Norden nach Süden. Zwischen Hamburg, Bremen, dem Rhein-Ruhr-Raum und Köln, Frankfurt (Main), Stuttgart, Nürnberg, München und Basel wurden schnelle Zugverbindungen eingerichtet, die mit wenigen Halten jeweils morgens hin und abends zurück fuhren. Damit sollte es möglich sein, einen auswärtigen Geschäftstermin an einem Tag absolvieren zu können. Natürlich funktionierte dies bei größeren Entfernungen wie beispielsweise Hamburg - München nicht. In Anlehnung an das vor dem Krieg gebräuchliche „FD“ lautete die Zuggattung nun F-Züge, wobei das F für „Fern“ stand. Zusätzlich zum regulären Fahrpreis musste für die Fahrt ein F-Zuschlag gelöst werden. Die Zugläufe bekamen ab 1953 klingende Namen: Das Zugpaar F 55/56 (Hamburg – München – Hamburg) erhielt als erstes den Namen „Blauer Enzian“. Mit „Gambrinus“, „Helvetia“, „Senator“, „Roland“ und „Domspatz“ – um nur einige zu nennen – trugen die F-Züge als ganzer Stolz der jungen Bundesbahn weitere klangvolle Namen. Nun, der Name „Blauer Enzian“ wurzelte nicht in dem bekannten Lied eines deutschen Schlagerbarden, das kam viel später. Vielmehr war der „Blaue Enzian“ das Ergebnis eines Preisausschreibens, das unter den Fahrgästen veranstaltet wurde, die mehrheitlich für die Alpenblume votierten. Möglicherweise assoziierten die Fahrgäste die Farbgebung und das in Alpennähe liegende Ziel des Zuges mit der im Pflanzenreich seltenen reinblauen und leuchtenden Blütenfarbe. Eine Ausnahmestellung unter den F-Zügen besaß der „Blaue Enzian“ auf Grund seines Wagenmaterials, denn ab Dezember 1953 wurde er durch den Einsatz der Wagengarnitur des ehemaligen Henschel-Wegmann-Zuges aufgewertet. Vor dem Zweiten Weltkrieg lief der Henschel-Wegmann-Zug ab Sommerfahrplan 1936 bis Kriegsbeginn zwischen Berlin und Dresden. Er bediente die knapp 180 km lange Strecke mit zwei Zugpaaren pro Tag. Der schnellste Zuglauf brauchte für diese Distanz eine Stunde und 35 Minuten. Damit war der Henschel-Wegmann-Zug rund eine halbe Stunde schneller als alle bisherigen Züge. Selbst heute gibt es bei weitem kein vergleichbares Angebot, die schnellste Verbindung zwischen Berlin und Dresden schlägt mit rund zwei Stunden und 15 Minuten zu Buche. Der Wagenzug stand 1946 ausgeplündert und nicht mehr einsatzfähig in Hamburg- Langenfelde. Die DB ließ ihn 1952 wieder zur Erbauerfirma Wegmann nach Kassel bringen, wo die fünf Wagen vollständig aufgearbeitet, modernisiert und im Blau der F-Züge lackiert wurden. Die Wagenkonstruktion selbst blieb weitgehend unverändert. Jedoch erhielten die Drehgestelle eine vierte Federung und der Grundriss sowie die innere Ausstattung wurden den neuen Anforderungen des F-Zug-Verkehrs angepasst. Im stahlblau-silberfarbenen Anstrich mit schwarzer Schürze bot der Zug einen eleganten Anblick. Nachdem die DB den rekonstruierten Zug auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München von Juni bis November 1953 der Öffentlichkeit präsentiert hatte, war er ab Dezember 1953 fünf Jahre lang als Fernschnellzug F 55/56 „Blauer Enzian“ zwischen Hamburg und München mit Zwischenhalten in Hannover, Göttingen, Fulda, Würzburg, Treuchtlingen und Augsburg im Einsatz. Ab Ende 1956/Anfang 1957 wich die bisherige Dampfbespannung nördlich von Würzburg der Dieseltraktion mit Lokomotiven der neuen Baureihe V 200.0. Südlich von Würzburg waren bis zur Indienststellung der neuen Elektroloks der Baureihe E 10 Altbaumaschinen der Reihen E 17 und E 18 eingesetzt. 1959 stellte die Deutsche Bundesbahn den Henschel-Wegmann-Zug außer Dienst und im Ausbesserungswerk Neuaubing ab. Dort wurde er nach seiner endgültigen Ausmusterung 1962 verschrottet.

## Produktinformationen

<b>Größe:</b>	Z
<b>Gattung:</b>	Personenwagen
<b>Bahngesellschaft:</b>	DB
<b>Epoche:</b>	III
<b>Stromsystem:</b>	2L-Gleichstrom (DC)
<b>Digital:</b>	nein
<b>Sound:</b>	nein
<b>LüP (mm):</b>	510
<b>Leuchtmittel:</b>	LED