

# Eisenbahnepochen

**Aufgrund von bedeutenden eisenbahngeschichtlichen bzw. politischen Ereignissen sind die Epochen II und III jeweils mit den Buchstaben a, b, c bzw. a, b unterteilt.**

## Epoche I

bis ca.1925



### **Die Zeit der Länderbahnen K.P.E.V. (Königlich Preussische Eisenbahn Verwaltung)**

Die Epoche I beginnt mit der ersten Fahrt einer Dampflok um 1805 und ist somit die "Geburtsepoche" der Bahnen. Die ersten Eisenbahnen fuhrten auf englischen Kohlezechen und stellten somit den Gütertransport sicher. Erst in der Mitte des 19. Jh. entdeckte man die Eisenbahn auch als Personentransportmittel. Die erste deutsche Eisenbahn fuhr am 07. Dezember 1835 zwischen Nürnberg und Fürth. Die Lokomotive "Adler" stammte aus der Schmiede des britischen Dampflokkonstruktors Robert Stephenson, da in Deutschland zu diesem Zeitpunkt noch niemand Lokomotiven bauen konnte. Nach dem Siegeszug der "Adler" entwickelten sich bald darauf in allen deutschen Staaten Eisenbahnnetze, die unter der Hoheit der jeweiligen Landesfürsten gebaut und betrieben wurden. Dies führte zu einem recht bunten Erscheinungsbild des Fahrzeugparks. Die fortschreitende Industrialisierung in Deutschland förderte auch die Stahlindustrie und legte damit einen bedeutenden Grundstein für die Entstehung des deutschen Lokomotivbaues. Borsig, Thyssen und Krupp wurden auf diesem Gebiet zu Monopolisten. Bedingt durch die deutsche Kleinstaaterei war jedoch die Vernetzung der Eisenbahnlinien erschwert. Erst nach der deutschen Einheit und der Gründung des Kaiserreiches 1871 verbesserte sich die Situation.

Im deutsch-französischen Krieg 1870/71 übernahm die Eisenbahn den Truppentransport und verhalf damit zum Sieg, da der deutsche Aufmarsch wesentlich schneller ablief, als der der Franzosen. Im 1. Weltkrieg war der deutschen Eisenbahn diese Schlüsselrolle nicht mehr gegeben. Auch die anderen europäischen Staaten hatten nun auf die Eisenbahn als Transportmittel gesetzt. Zwei Jahre nach Ende des Krieges wurden die deutschen Eisenbahnen verstaatlicht und vereinheitlicht. Mit der Gründung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG) am 01. August 1920 wollten die Politiker der Weimarer Republik den gesamten Betrieb vereinheitlichen. Jedoch litt die Bahn in der Folge unter den Reparationsabgaben an die Alliierten und der beginnenden Inflation. Die Situation besserte sich erst nach der Währungsreform 1923.

---

## Epoche II a

1925 bis ca 1930



### **Deutsche Reichsbahn Gesellschaft DRG**

Nach der Gründung der DRG (1924) begann die Bildung großer Staatsbahnverwaltungen in den deutschen Ländern. Die verschiedenen Bau- und Betriebsvorschriften wurden weitgehend vereinheitlicht, und es wurden weitreichende Normen im Fahrzeugbau erlassen. Die sogenannten "Einheitsloks" wurden eingeführt. Durch die Normierung von Baugruppen wurden Bau und Wartung erheblich vereinfacht. Der Technische Überwachungsverein "TÜV" entstand. Die Zuständigkeit lag in der Überprüfung der Dampflokesseln. Die teilweise recht bunte Lackierung der Länderbahnloks wich der einheitlichen schwarzen "Reichsbahn-Lackierung". Die 20er Jahre brachten auch der Eisenbahn den technischen Fortschritt. Die DRG experimentierte bereits mit dem elektrischen Zugbetrieb. Jedoch lag die Hauptlast weiter auf den Dampfloks, da diese flexibler eingesetzt werden konnten, und die elektrischen Oberleitungen im Kriegsfall ein leichtes Angriffsziel dargestellt hätten. Dieser Entscheidung sollte ab 1939 mit Beginn des 2. Weltkrieges eine entscheidende Bedeutung zukommen. Im Jahre 1930 stellte die Reichsbahn ihr Nummernschema für Loks und Wagen um. Mit diesem Schritt endet die Epoche II a.

---

## Epoche II b

1930 bis 1945



## **Deutsche Reichsbahn Gesellschaft DRG**

Im Jahre 1930 stellte die DRG ihr Nummernschema für Loks und Wagen auf ein einheitliches System um. Alle Wagen gleicher oder ähnlicher Baureihen wurden in einheitlichen Baureihen zusammengefaßt und entsprechend umgezeichnet.

Gleichzeitig wurden ältere Loks und Wagen ausgemustert und durch Neubauten ersetzt, was eine wesentliche Modernisierung der DRG zur Folge hatte. Die 4. Wagenklasse wurde abgeschafft, viele Länderbahnbaureihen verschwanden. Die Reichsbahn wurde immer mehr von der nationalsozialistischen Regierung beeinflusst, wenn sie sich auch stets bemühte eine gewisse Unabhängigkeit zu behalten. Im Jahre 1935 feierte Deutschland den 100. Jahrestag der Fahrt des Adler.

Dennoch machte der Rassenwahn Hitlers auch vor der Reichsbahn nicht halt. Jüdische Beamte wurden aus ihren Posten verdrängt und durch Deutsche ersetzt. Mit dem Ausbruch des 2. Weltkrieges kam der Eisenbahn, wie schon 1914, eine kriegswichtige Bedeutung bei. Truppenaufmärsche an die Fronten wurde fast ausschließlich mit der Bahn organisiert.

Das dunkelste Kapitel der Geschichte der DRG im Krieg war die Beteiligung am Holocaust. An den Transporten von Millionen Juden in die Vernichtungslager hatte die Eisenbahn entscheidenden Anteil. Diese und andere Transporte wurden in den späteren Kriegsjahren immer mehr zum Ziel alliierter Bombenangriffe. Trotz massiver Zerstörungen an Fahrzeugen und Strecken hielt die DRG den Betrieb bis Kriegsende in erstaunlichem Maße aufrecht. Mit dem Einmarsch der Alliierten und der Kapitulation Deutschlands im Mai 1945 bricht das Eisenbahnwesen zusammen und die Epoche II b endet.

---

### **Epoche II c**

1945-1949



## **Deutsche Reichsbahn Gesellschaft DRG**

1945 war der 2. Weltkrieg zu Ende. Deutschland lag in Trümmern. Die Eisenbahn war schwer getroffen von den Bombenangriffen und die Eisenbahn-Infrastruktur lag am Boden. Deutschland wurde nun von den vier Siegermächten regiert, die ein funktionierendes Eisenbahnsystem als absolut notwendig erachteten. So kam es, daß bereits wenige Wochen nach Kriegsende wieder die ersten Züge fuhren. Meist waren sie den Siegertruppen vorbehalten. Dennoch begann der Wiederaufbau der Strecken erstaunlich rasch. Im Westen verkehrten bereits 1947 wieder eine große Zahl vom Fernreisezügen und auch Auslandsverbindungen kamen rasch hinzu. Noch stand die Eisenbahn unter Verwaltung der Alliierten, dies änderte sich jedoch bereits 1949 mit der Gründung der "Bundesrepublik Deutschland". Wenige Wochen später wurde dann die Deutsche Reichsbahn aufgelöst und in ein neues Unternehmen übertragen. Die "Deutsche Bundesbahn" entstand und damit endet die Epoche II.

---

### **Epoche III a**

1949 bis ca 1956



## **Deutsche Bundesbahn    Deutsche Reichsbahn (DDR)**

Mit der Gründung der Bundesrepublik und der Deutschen Bundesbahn (1949) begann auch der endgültige Wiederaufbau des durch den Krieg in Mitleidenschaft gezogenen Eisenbahnwesens. Dabei faßte die DB auch die langfristige Ablösung der Dampfloks ins Auge. Bereits in den 50er Jahren wurden die ersten elektrischen Lokomotiven abgeliefert. Gleichzeitig wurde in moderne Diesellokomotiven investiert. Die Elektrifizierung schritt stetig voran und bis in die 60er Jahre waren rund die Hälfte der DB-Strecken elektrisch befahrbar. Mit der elektrischen Zugförderung stieg auch die Reisegeschwindigkeit rapide an.

Im Osten Deutschland wurde im Jahre 1949 ein anderer deutscher Staat gegründet, die " Deutsche Demokratische Republik", DDR. Der unter sozialistischer Kontrolle entstandene Staat war eisenbahntechnisch an den Anfang des 20. Jh. zurückgeworfen worden. Durch Demontagen und Transporte von Reparationen in die Sowjetunion wurde der Deutschen Reichsbahn ein Schlag versetzt, von dem sie sich lange nicht erholen konnte. Bemerkenswert ist, daß in der DDR die Deutsche Reichsbahn weiterbestand, war der Name doch eng mit dem Nationalsozialismus verbunden. Der Grund ist jedoch einfach: Die Reichsbahn erhielt bald nach Kriegsende vom alliierten Kontrollrat die Betriebsrechte für ganz Berlin. Da der Name an die Rechte gekoppelt war, hätte eine Namensänderung zwangsläufig zu deren Erlöschen geführt, was die DDR natürlich verhindern wollte. So arrangierte man sich mit dem Namen.

---

### **Epoche III b**

bis ca 1967/68



## Deutsche Bundesbahn Deutsche Reichsbahn (DDR)

Mit der Epoche III b hielt das Computerzeitalter auf deutschen Schienen Einzug. Alle Loks und Wagen wurden nach der nun gültigen [UIC-Nummer](#) bezeichnet. Waren vorher Eloks meist mit einem vorangestellten "E", Dieselloks mit einem "V" vor der Nummer bezeichnet, begannen Elok-Nummern nun mit einer "1", Dieselloks mit einer "2". Für die Reisezugwagen trat ebenfalls ein neues Nummernschema in Kraft. Eine weitere bedeutende Neuerung der 60er Jahre ist die Abschaffung der 3. Klasse und die Aufwertung der 2. Wagenklasse. Für die Reisenden war der Unterschied nun klar zu erkennen. Wagen der ersten Klasse waren meist blau, Wagen der zweiten Klasse meist grün lackiert.

Die 60er Jahre sind auch die Zeit der rein erstklassigen DB-Nobelzüge "Rheingold" und "Rheinpfail" die mit Spitzengeschwindigkeiten von 160 km/h aufwarten konnten. Ende der 60er vergab die DB den Auftrag zum Bau einer neuen Schnellzuglokomotive mit 200 km/h Spitze. Die Baureihe E03 (später 103') wurde zunächst in vier Prototypen abgeliefert, die ausgiebig getestet wurden. Bis zur Ablieferung der Serienmaschinen übernahmen diese Loks auch "Rheingold" und "Rheinpfail". Durch höhere Geschwindigkeiten sanken die Reisezeiten deutlich, und die Bahn erlangte ein großes Maß an Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auto zurück.

### Epoche IV

1970 - 1990



## Deutsche Bundesbahn Deutsche Reichsbahn (DDR)

"Doppelt so schnell wie das Auto, halb so schnell wie das Flugzeug", mit diesem Slogan führte die DB 1971 das InterCity System ein. Bespannt wurden diese Züge fast ausschließlich mit den neuen Serienloks 103' von denen bis 1974 145 Stück an die DB geliefert wurden. Das Ende der 70er Jahre läutete auch das Ende der Dampfloks ein, deren Dienste nun durch die großen Stückzahlen an E- und Dieselloks entbehrlich geworden waren. Mit dem Werbetext "Unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab" warb die Bahn für den Traktionswechsel, die neuen, stärkeren und sauberen Loks waren sehr beachtet.

1979 wurde das InterCity System um die 2. Klasse erweitert und damit auch dem "gewöhnlichen" Reisenden zugänglich. Die 80er Jahre standen ganz im Zeichen des aufkommenden Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Der von der DB entwickelte "InterCity- Experimental", der Vorläufer der heutigen ICEs, wurde zum Erprobungsträger. Auf Prüfständen erreichten die Triebköpfe problemlos 500 km/h. Der Höhepunkt in der Entwicklung des ICE wurde am 1. Mai 1988 erreicht. Auf einem Teilstück der gerade fertiggestellten Neubaustrecke Hannover - Würzburg fuhr der Zug mit 406,9 km/h Weltrekord für Schienenfahrzeuge. Außerdem führte die DB ein neues Farbkonzept und ein neues Produkt ein - den Interregio. Die Interregios sollten eine wertvolle Ergänzung des IC-Systems darstellen. Das neue Farbkonzept sah eine orientrote Lackierung der Lokomotiven mit weißem "Brustlatz" vor. Ein Teil der Maschinen der Baureihe 103 waren die ersten Loks im neuen Lack und bespannten auch das neue Erfolgspaket Interregio.

In der DDR wurde infolge der Ölkrise der Jahre 1973 und 1976 ebenfalls die Elektrifizierung der Hauptstrecken vorangetrieben. Profitierte die Reichsbahn bis dato von den billigen Öllieferungen aus der Sowjetunion für ihre Dieselloks, mußte man sich nun nach einem neuen Konzept umsehen. Dennoch verlief die Elektrifizierung der Strecken bis zum Ende der DDR nur schleppend. Bemerkenswert ist jedoch die Wahl des Stromsystems. Statt für eines im Ostblock gebräuchlichen Systems entschied sich die Führung der Reichsbahn für den ebenfalls bei der Bundesbahn verwendeten 15kV Bahnstrom mit 16 $\frac{2}{3}$  Hz. Dies sollte sich bei der Wiedervereinigung als weiser Schritt herausstellen, denn so konnten die beiden Bahnsysteme problemlos miteinander verknüpft werden.

Am 9. November 1989 passierte dann das Unerwartete. Nach 40 Jahren endete infolge des Mauerfalls die Existenz der DDR. Die beiden deutschen Bahnen DB und DR hatten nun einen gemeinsamen Betrieb zu organisieren, wobei die Reichsbahn als "Sondervermögen" geführt wurde. Im Zuge der Wiedervereinigung 1990 endete auch die Epoche IV.

### Epoche V

ab 1990 bis ca. 2004



Deutsche Bundesbahn Deutsche Reichsbahn ab 01.01.1994 Deutsche Bahn AG

1991 nimmt der ICE seinen Liniendienst auf. Mit Geschwindigkeiten von bis zu 280 km/h auf den Neubaustrecken wird eine völlig neue Dimension des Reisens eröffnet. Mitte der 90er Jahre erreichen dann die betagten 103er mit ihren InterCity Zügen erstmals Berlin. Ein Ereignis, daß in den 70ern bei Ablieferung der 103 niemand für möglich gehalten hatte. Dennoch bedeuten die späten 90er Jahre auch das Ende der 103. 1996 treten die neuen Schnellfahrloks der Baureihe 101 den Dienst an, mit denen auch das neue Farbschema "Verkehrsröt" eingeführt wird.. Dennoch sind die 103, deren Bestand bis auf wenige Maschinen geschrumpft ist, noch immer im Einsatz.

Das Jahr 1994 ist erneut das Jahr einer Wiedervereinigung. Am 1. Januar werden die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn in der Deutschen Bahn AG zusammengeführt. Daraus folgt auch ein eklatanter Umbruch. Die Bahnreform vom 1994 hat aus den ehemaligen Staatsunternehmen Bundesbahn und Reichsbahn eine private Gesellschaft gemacht, die aber nach wie vor im Besitz der Bundesrepublik Deutschland ist. Dennoch strebt das Unternehmen den Börsengang an. Ein Ziel, daß bis dato noch nicht verwirklicht worden ist.

1998, im 8. Jahr des deutschen Hochgeschwindigkeitsverkehrs, wird durch das [ICE Unglück von Eschede](#) das Vertrauen in die Sicherheit der Bahn nachhaltig erschüttert.

Zur Jahrtausendwende sind 4 Generationen von ICE Zügen auf DB-Gleisen unterwegs (ICE 1, ICE 2, ICE-T, ICE - 3) Der ICE -3, der jüngste Sproß der ICE-Familie, nahm im Jahr 2000 zur Expo in Hannover seinen Dienst auf.

---

## **Epoche VI**

ab ca. 2005



**Deutsche Bahn AG**

Durch die rasante Entwicklung in den letzten Jahren gab es bereits früh Forderungen, eine neue Epoche VI einzuführen. So erschien Ende 2007 erstmals in der NEM 800 eine Beschreibung der Epoche VI. Als Übergangszeitraum wurden die Jahre 2005 bis 2010 definiert. Charakteristisch für die neue Epoche sind die Einführung der neuen 12-stelligen UIC-Nummer und das Zusammenwachsen der nationalen Schnellfahrstrecken im Personenverkehr, die parallele Nutzung des Netzes durch private Eisenbahnunternehmen und staatliche Eisenbahnen, sowie die immer stärkere Dominanz vom Trieb- und Wendezügen im Personenverkehr. Konkret und eindeutig läßt sich die Epoche VI jedoch erst im Nachhinein bestimmen und beschreiben. Dies wird der Fall sein, wenn über die Epoche VII diskutiert wird..

---

© <http://www.hobby-modelleisenbahn.de> - **Vorbild und Modell**