9 September 2017 – 55. Jahrgang, Heft Nr. 603 EUR 7,50 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

Diesel-Paradies Ulm – Lindau

Großer Wandel: Was sich auf der „Südbahn“ alles ändert

Steilstrecken-Einheitslok
Baureihe 85
in Vorbild & Modell

Mit exklusiven Farbzeichnungen zum Ausklappen: 85 001 & 85 007

Getestet: Das bietet die neue 85 007 von Roco in H0

EUR 8,25 (A) · SFr 12,00 (CH) · EUR 8,70 (BeNeLux)

4 194539 107500 09

DR der Achtziger in H0

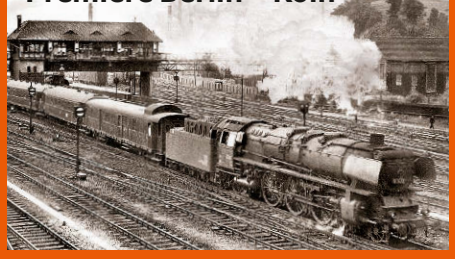
Ostalgie pur auf Modulen

Landsberg und Lübeck
Vorbildgetreue Anlagen in H0 & Z

ÖBB-Klassiker im H0-Test
4061/1046 von Rivarossi und Roco

50 Jahre Museumsbetrieb
Deutsche Veteranen bei der MBS

125 Jahre D-Zug
Premiere Berlin – Köln



eisenbahn magazin 9/2017

Vorbild & Modell: Baureihe 85 • „Südbahn“ vor dem Wandel • DR der 1980er auf H0-Modulen • 125 Jahre D-Zug • Landsberg in H0 • Lübeck in Z • ÖBB 4061/1046 im H0-Test • 50 Jahre MBS

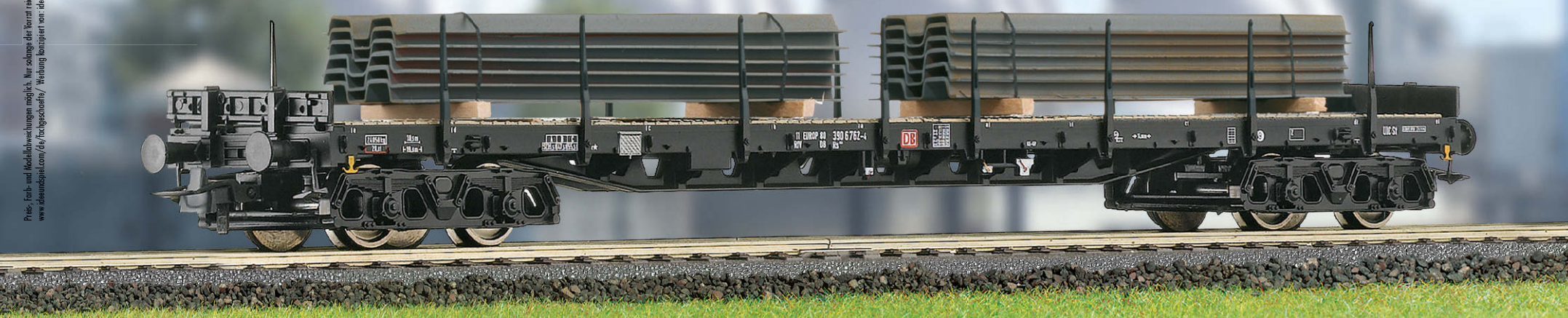
Ab zur Baustelle

EUROTRAIN®
...Ideen erster Klasse

Roco **H0 Rungenwagen der DB AG mit Spundwänden**

Epoche V/VI. Mit Kupplungsaufnahme nach NEM 362 und Kurzkupplungskinematik. Beladen mit maßstabsgetreuen Spundwänden. Länge über Puffer: 229 mm. AC-Radsatz-Artikelnummer: 40196. Abbildung zeigt Vorserienmuster. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 76776 **€ 36,99**



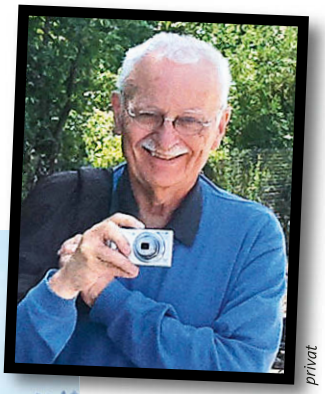
Preis- Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer. Angebot bei allen teilnehmenden idee+spiel-Händlern; zu finden unter www.ideeundspiel.com/de/fachgeschaefte/ / Werbung konzipiert von: idee+spiel, Fördergemeinschaft Spielwaren Fachreinzelhandels-GmbH & Co.KG, Dainberring 4, 31135 Hildesheim.

EXKLUSIVE NEUHEIT SEPT./OKT. 2017

EUROTRAIN by idee+spiel Umsatzstärkster Modellbahn-Fachhändler-Verbund der Welt. Über 800 kompetente Geschäfte.
Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag – Freitag: 9.00 – 17.00 Uhr www.eurotrain.com

Sein Kürzel: W.R.

Nachruf auf Hans-Wolfgang Rogl



privat

Hans-Wolfgang Rogl – die Kamera hatte er immer dabei. Von einem Abstecher zur Regentalbahn brachte er 1968 die Aufnahme links mit

Hans-Wolfgang Rogl

Kurzmeldungen von Neuigkeiten bei der Bahn, Artikel über Klein- und Privatbahnen, Geschichten über die Eisenbahn vorzugsweise aus Norddeutschland – und das alles versehen mit dem Kürzel W.R. Leser des *eisenbahn magazin* und sogar der *modernen eisenbahn*, wie unsere Zeitschrift einst hieß, kennen und schätzen die Beiträge von Hans-Wolfgang Rogl.

Im Alter von 75 Jahren ist Hans-Wolfgang Rogl jetzt nach schwerer Krankheit in Hamburg verstorben. Ich hatte das Vergnügen, ihn früh kennenzulernen: Es war im Sommer 1972, als ich ihn in Einbeck traf, wo eine 094 der DB als Leihlok bei der Ilmebahn aktiv war. Ich wusste vorher nichts davon, Hans-Wolfgang Rogl dank seines Informanten-Netzwerkes natürlich sehr wohl. Wir stellten uns kurz vor, ich kannte ihn natürlich vom Namen her und war überrascht, dass er auch meinen Namen schon gelesen hatte: Der Vollblutjournalist, der als Redakteur bei der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung arbeitete, hatte nach seinem Abitur am Gymnasium in Stadthagen ein Volontariat bei der Deister- und Weserzeitung in Hameln gemacht – und just für dieses Blatt hatte ich schon einige Artikel über die Eisenbahn in der Rattenfängerstadt geschrieben, um mein Taschengeld aufzubessern. Und Hans-Wolfgang Rogl war natürlich aus alter Verbundenheit mit seinem Ausbildungsbetrieb weiterhin DeWeZet-Leser. Neben dem Tagesjournalismus hatte sich Rogl schnell einen Ruf als Eisenbahnexperte erarbeitet, veröffentlichte Fachbücher, die zum Teil Grundlagen für Forschungen sind, und kannte Kursbücher nahezu auswendig.

» Ein halbes Jahrhundert war Hans-Wolfgang Rogl ein Bestandteil des *em*

Hans-Wolfgang Rogl war aber nicht nur am Schreibtisch für die Eisenbahn aktiv: Seine Vorliebe galt den damals noch zahlreichen Privatbahnen in Niedersachsen, zu denen er viele Reisen für Eisenbahnfreunde organisierte – aus eigenem Antrieb oder auf Bitten von Eisenbahnfreunde-Vereinigungen. So trafen wir uns in den nächsten Jahren mehr als einmal, oft bei unserer gemeinsamen Haus- und Hofbahn, der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Während der gebürtige Niederbayer Hans-Wolfgang Rogl seiner Wahlheimat Hannover fast Zeit seines Lebens treu blieb, verschlug es mich aus beruflichen Gründen in andere Gegenden Deutschlands. Der Kontakt ebbte ab und wurde erst wieder intensiver, als das *em* aufgrund seiner teilweisen Neuausrichtung auch wieder Artikel zur Eisenbahngeschichte publizierte. Fast täglich telefonierte Hans-Wolfgang Rogl mit mir, fragte nach dem Wetter und dem Wohlbefinden und brachte noch zahlreiche Ideen in die Redaktionsarbeit ein, nicht nur zu Bahnen aus Niedersachsen. Zwei Besuche stattete er der Münchner Redaktion ab, jeweils mit einem Rucksack voller Dias aus den 60er- und 70er-Jahren. Doch der Krebs und die aufkommende Demenz waren stärker – am 12. Juli 2017 ist Hans-Wolfgang Rogl verstorben. Rogl hat einen Sohn und drei Enkel, die er oft besuchte und denen unser Mitgefühl gilt. Als fester Bestandteil des *eisenbahn magazin* wird er unvergessen bleiben...

Martin Weltner, Redakteur

Oliver Strüber

12–27 Im Fokus: Baureihe 85

- ***Seite 12: Das neue Roco-H0-Modell im Test***
- ***Seite 16: Das Vorbild im Porträt***
- ***Seite 19: Zeichnungen zum Ausklappen***
- ***Seite 23: Die Modellbahn-Varianten***

Carl Bellingrodt/Slg. Waldemar Schmitz

Im Fokus

12 Schwarzwaldmädel à la Vohwinkel Titel
Tenderlokomotive der Baureihe 85 in Nenngröße H0 als Roco-Neuheit im Kurztest: Erste Variante ist 85 007 als Epoche-III-Modell des Bw Wuppertal-Vohwinkel

16 Drei Zylinder für das Höllental
Die Baureihe 85 als schwerste Tenderlok des DRG-Einheitslok-Programms und ihre Einsätze im Höllental und nahe Wuppertal

20 1'E1'-Vielfalt in allen Maßstäben
Übersicht zu Modellnachbildungen der Baureihe 85 in den Nenngrößen Z bis 1

Eisenbahn

6 „D" für Durchgangszug Titel
Vor 125 Jahren führte die KPEV eine neue Zuggattung ein und ließ erstmals einen „D-Zug" auf der Strecke Berlin – Köln fahren. Mit neuartigen Wagen revolutionierte er den schnellen Reiseverkehr ebenso wie es knapp 100 Jahre später der ICE tun sollte

28 Entlang der Schiene
Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und weltweit

40 Großer Umbruch zwischen Donau und Bodensee Titel
Noch geben sich auf der „Südbahn" von Ulm nach Friedrichshafen Loks und Triebwagen etwa der Baureihen 218, 215, 611, 612 oder 628 die Klinke in die Hand. Doch mit dem Dieselidyll wird bald Schluss sein – es besteht bereits Baurecht für die Elektrifizierung

48 Leitthema Lärmschutz
Die Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik in Münster, kurz ifa, präsentiert alle vier Jahre die neusten Technik-Trends im Gleisbau. Lärmschutz ist ein immer wichtigeres Thema in der Branche

50 Deutsche Veteranen im niederländischen Exil
Die niederländische Museumseisenbahn MBS in Haaksbergen nahe der deutschen Grenze existiert 2017 seit einem halben Jahrhundert. Speziell deutsche Fahrzeuge ziehen dort Besucher in ihren Bann

54 Zittauer Spezialitäten
Bei der Deutschen Reichsbahn der DDR hielten sich ältere Fahrzeuge oft lange im Betriebsdienst. Sie wurden zum Ende ihrer Laufbahnen in „Reservaten" zusammengezogen

Modellbahn

56 Großer Bahnhof am Holstentor
In sieben Jahren hat Wolf-Ullrich Malm seiner Heimatstadt Lübeck ein kleines Denkmal in Z gesetzt, zu sehen während IMA und Märklin-Tagen Mitte September in Göppingen

62 Neu im Schaufenster
Zehn Seiten aktuelle Meldungen zu neuen Fahrzeugen, originellem Zubehör und beeindruckender Modellbahntechnik

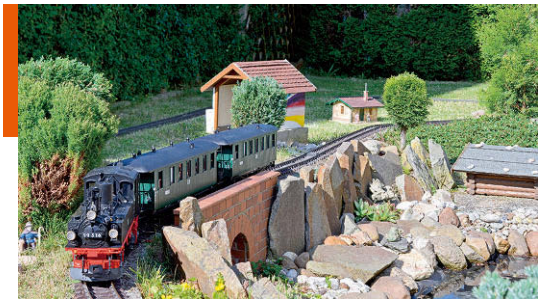
72 Urlaubsgrüße aus Ostfriesland
H0m-Module der Kreisbahn Leer – Aurich – Wittmund als vorbildgerechte Nachbauten nach norddeutschen Motiven

Wolfgang Bdinka

Claudius Bernhard

82–86
Die ÖBB-Reihe 4061/1046 bestimmt unseren H0-Test

108–109
Ein Anlagen-Nachbautipp für die Gartenbahn-Saison



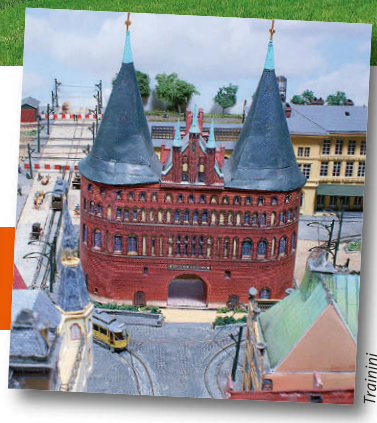
Jürgen Albrecht

110–116
H0-Modulanlage mit Ringverkehr nach Reichsbahn-Vorbildern

Jürgen Albrecht

40–47
Die Südbahn steht vor großen Veränderungen

56–61
Sehenswerter Modellbau auf einer Großanlage in Z



Trainini

50–53
Deutsche Veteranen fahren bei der Museumsbahn MBS nahe Enschede (NL)

Gunter Kuschy, Sammlung Hans Koning

74 Gebäude-Eigenbauten und heimatliche Szenen auf Segmenten
Der Verein Landsberg am Lech betreibt in einem Bahnwaggon eine große H0-Segmentanlage mit einigen nachgestalteten Szenen seiner Heimat

80 Ehrgeizige Pläne beim Panto-Papst
Die Firma Sommerfeldt hat seit einigen Monaten neue Besitzer. Zeit für eine Zwischenbilanz und um die Firmenperspektiven zu ergründen

82 Elektrotriebwagen fürs Reisegepäck
Verglichen & gemessen: Gepäcktriebwagen der ÖBB-Reihe 4061/1046 als H0-Modelle von Rivarossi und Roco im Test

88 Faszination der Königsspur
Ende Juni zeigte das Auto & Technik Museum Sinsheim die Highlights der Spur-Szene

92 Dioramen-Quicky als Übungsstück
In den letzten Jahren gab es viele Innovationen im Segment Landschaftszubehör. Lohnt sich deshalb nun die Überarbeitung der eigenen Anlage?

94 Garantie für erhöhten Spielspaß
Selbst bei nur geringem technischen Aufwand können auf Fertiganlagen mehr als nur zwei Züge digital im Kreis fahren

108 „Gartenstadt“ am Schloss
In Wermsdorf gibt es zwischen Altem Schloss und Jagdschloss Hubertusburg eine sehenswerte 2m/G-Anlage in einem privaten Garten

112 Ringverkehr auf Reichsbahn-Gleisen Titel
Eine Gruppe Modellbahner aus Chemnitz hat sich das Thema DR auf die Fahnen geschrieben und macht auf einem Segmentring tüchtig Betrieb

Frank Zarges

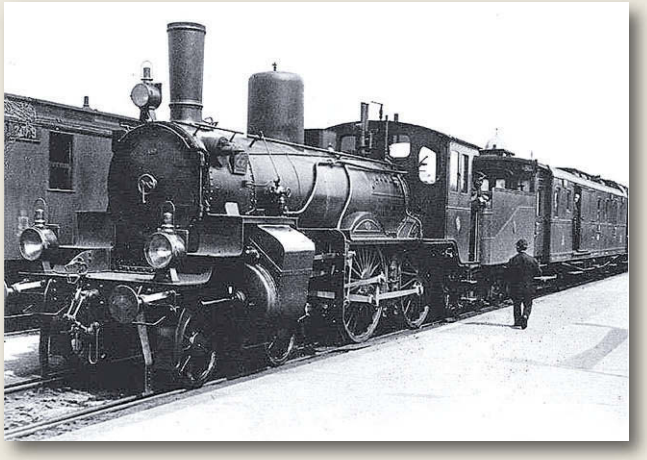
Als erste Variante der Baureihe 85 schickt Roco das Epoche-III-Modell der 85 007 des Bw Wuppertal-Vohwinkel ins Rennen. Hier ruht sich die schwere Tenderlok nach einem Schubeinsatz in einer kleinen Bw-Außenstelle aus

Service

98 Leserbriefe
100 Termine/TV-Tipps
102 Kleine Bahn-Börse
102 Fachgeschäfte
106 Veranstaltungen
107 Buch & Film
118 Vorschau/Impressum

■ 125 Jahre D-Zug

D für Durchgangszug



alba-Archiv

In der Zeit um die Jahrhundertwende bespannten preußische S3 das Zugpaar D 31/32, hier aufgenommen 1895 in Berlin

Vor 125 Jahren führte die KPEV eine neue Zuggattung ein und ließ erstmals einen „D-Zug" auf der Strecke Berlin – Köln fahren. Mit neuartigen Wagen revolutionierte er den schnellen Reiseverkehr ebenso wie es knapp 100 Jahre später der ICE tun sollte. Ironie des Schicksals, dass der erste deutsche „Durchgangszug" genau zu jenem Zeitpunkt 1991 eingestellt wurde

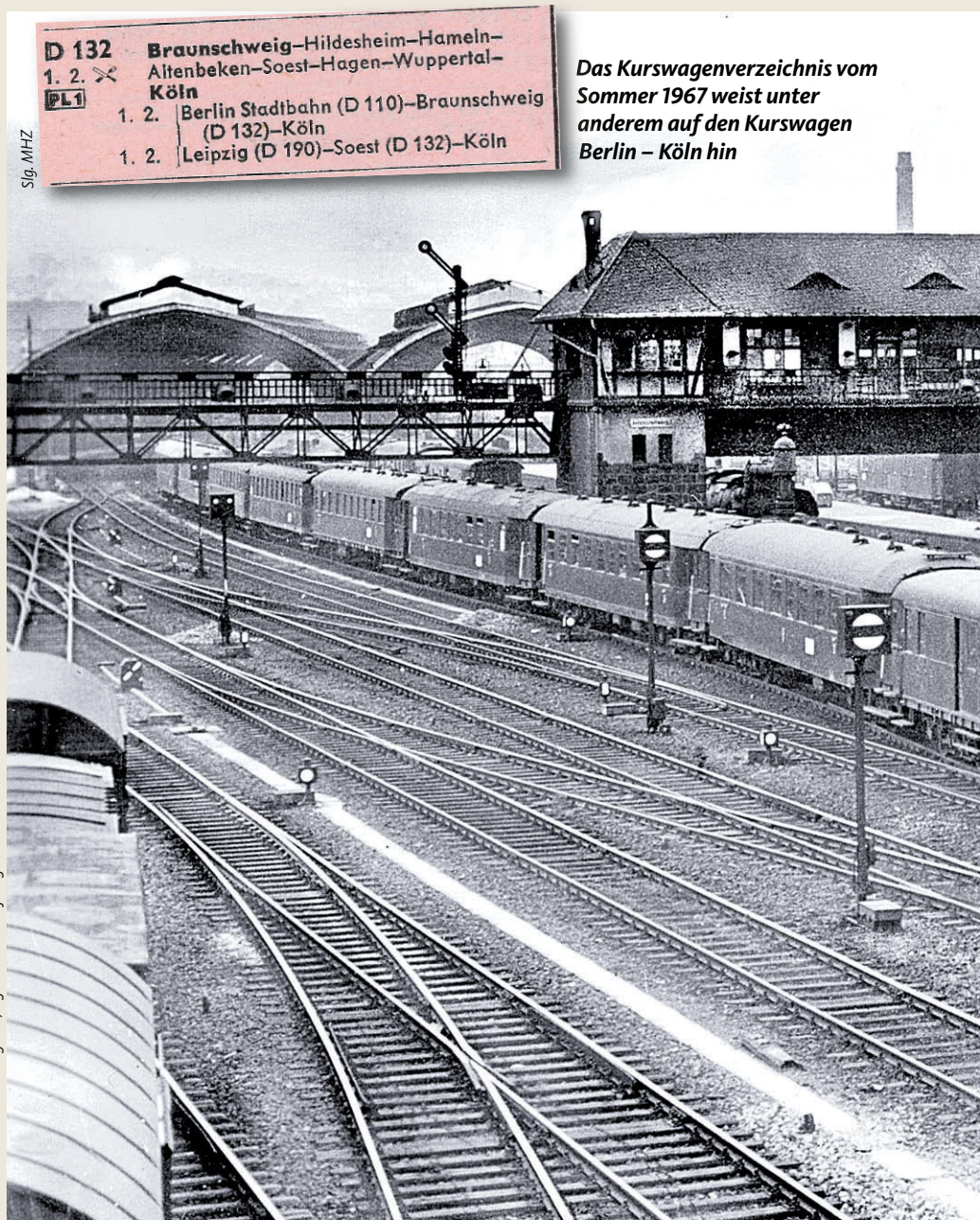
Mit etwas Eisenbahn-Fachwissen hätte man bei Günther Jauch Millionär werden können, wenn man die Frage, wofür das „D" in D-Zug steht, richtig beantwortet hätte. Die vorgeschlagenen Antworten lauteten Durchgangs-, Durchfahrts-, Drehstrom- und Direktzug – und der seinerzeitige Kandidat entschied sich leider nicht für den Durchgangszug...

Der Erste: D 31/32

Die neue Zuggattung wurde am 1. Mai 1892 für einen schon seit dem Vorjahr verkehrenden S 31/32 Berlin Potsdamer Bahnhof – Köln Hbf eingeführt, nachdem die Ausstattung des Zuges mit den neuen Drehgestellwagen der KPEV abgeschlossen war. Diese wiesen nicht nur Einzelabteile und einen Seitengang auf, es gab auch Übergangsmöglichkeiten zu den anderen Wagen des Zuges, geschützt durch einen Faltenbalg. Daraufhin entstand im Volksmund auch der Begriff „Ziehharmonikazüge". Obligatorisch beim D 31/32 war die Platzreservierung, alle Sitzplätze in den neuen D-Zug-Wagen waren nummeriert. Das Beispiel machte Schule, schon nach ein paar Jahren prägten die Durchgangswagen das Bild der Schnellzüge, sie wurden folgerichtig als D-Zug bezeichnet, die Bezeichnung S-Zug für Schnellzug büßte deutlich an Bedeutung ein, zahlreiche S-Züge wurden fortan als Eilzüge geführt.

Zwischenziel Bad Pyrmont

Es überrascht etwas, dass 1892 kein Schnellzug, der zwischen Berlin und Köln auf klassischem Wege über Hannover verkehrte, die Aufwertung zum D-Zug erhielt, sondern eben das Zugpaar 31/32, das von Berlin über Braunschweig – Hameln – Altenbeken – Paderborn und Soest nach Köln fuhr. Ein wichtiges Publikum für dieses Zugpaar waren Kurgäste, die im zwischen Hameln und Altenbeken liegenden Bad Pyrmont ein- und aussteigen woll-



Slg. MHZ

Das Kurswagenverzeichnis vom Sommer 1967 weist unter anderem auf den Kurswagen Berlin – Köln hin

Carl Bellingrodt, Slg. Eisenbahnstiftung

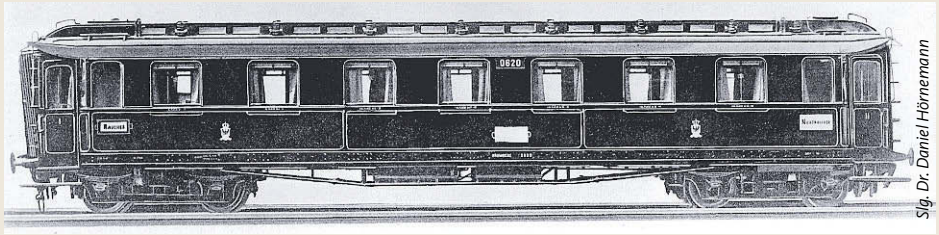
DLA Darmstadt (Maey), Slg. Eisenbahnstiftung

17 202 mit D 31 (Köln - Berlin) am Ostportal des Rehbergtunnels in Langeland (bei Altenbeken) auf dem Weg nach Hannover über Hameln am 15. August 1927

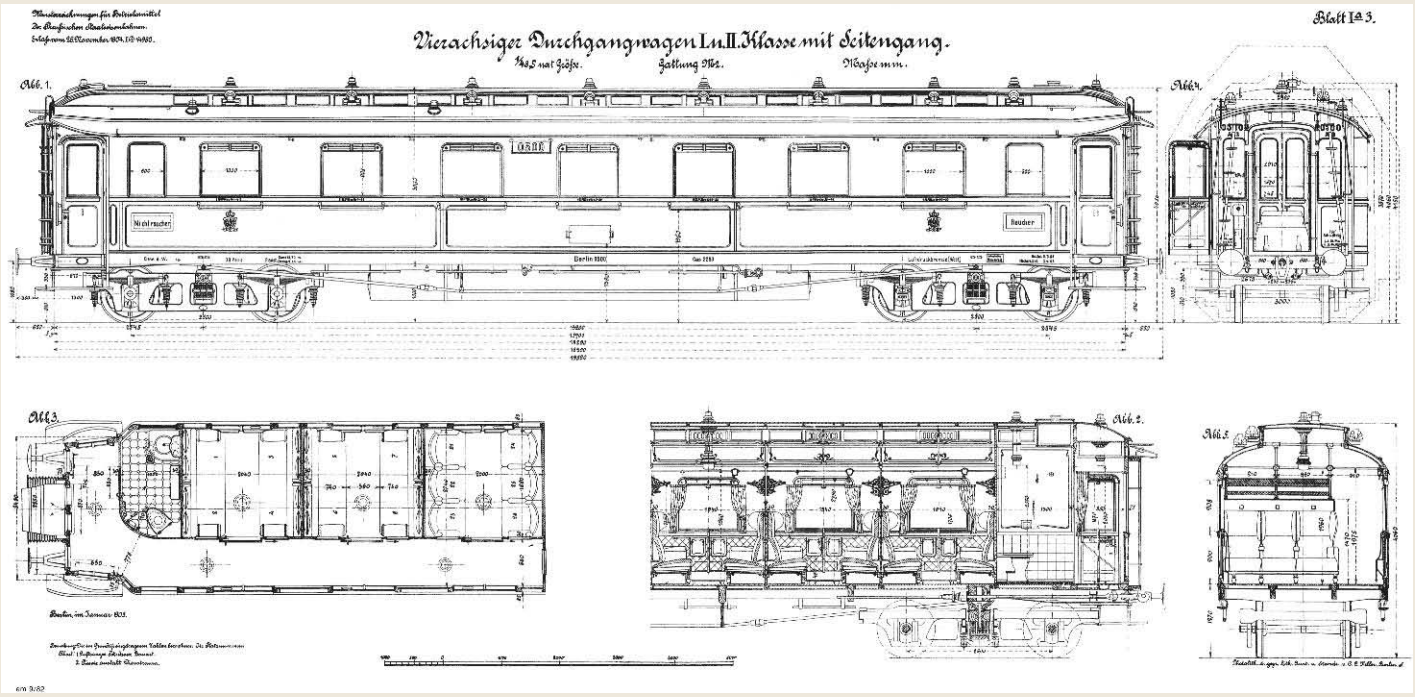
Die zum Bw Hagen-Eckesey gehörende 01 1073 verlässt mit D 31 den Hagener Hauptbahnhof am 26. Mai 1949. Das markante Reiterstellwerk II am Ende der Bahnsteige mit angeschlossener Signalbrücke stammt aus dem Jahre 1912 und wurde nach Kriegszerstörung nur provisorisch wieder aufgebaut

Preußische Durchgangswagen

In den Jahren zwischen 1891 und 1922 beschaffte die KPEV insgesamt über 3.700 Drehgestell-Sitzwagen der Durchgangsbauart, angefangen von reinen 1.-Klasse (A)- bis zu 3.-Klasse (C)-Wagen sowie zahlreiche gemischtklassige Fahrzeuge, hinzu kamen noch zahlreiche Schlaf- und Speisewagen. Der überwiegende Teil war mit zweiachsigen Drehgestellen ausgestattet, nur rund 170 Wagen liefen auf dreiachsigen Drehgestellen. Waren die ersten Wagen mit einer Länge von gut 17 Metern noch relativ kurz, waren später Wagenlängen zwischen 20 und 21 Metern üblich. In kleineren Stückzahlen wurden auch dreiachsige Durchgangswagen für den D-Zug-Verkehr beschafft. Typisch für die Durchgangswagen mit einzelnen Abteilen waren die durchnummerierten Sitzplätze, die eine Platzreservierung möglich machte. Waren bis 1914 die Wagen noch aus Holz gefertigt und trugen Verblechungen, setzte sich später die Stahlbauweise durch. Praktisch alle preußischen Durchgangswagen wiesen ein relativ flaches Dach mit aufgesetztem Oberlichtaufbau auf. Die letzten preußischen D-Zug-Wagen liefen bei der DB noch bis Mitte der 60er-Jahre, bei der Reichsbahn noch ein paar Jahre länger.


Slg. Dr. Daniel Hörnemann

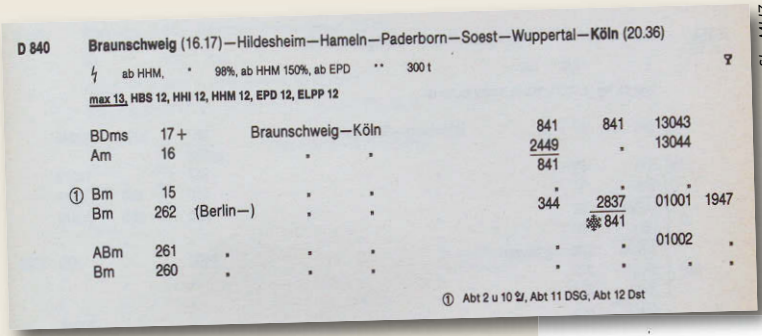
Wagen „Bromberg 620", ein typischer preußischer Durchgangswagen 1. und 2. Klasse



ten. Bad Pyrmont war damals ein Kurbad von Weltgeltung, dort trafen sich die Schönen und Reichen – also genau das richtige Publikum für die plüschigen Sitze in den 1. und 2. Klasse-Abteilen der neuen Durchgangswagen. Übrigens: Selbst in den frühen 1970er-Jahren gab es in Bad Pyrmont noch einen Unterschied zwischen (regem) Sommer- und (ruhigem) Winterkurbetrieb. In der warmen Jahreszeit begrüßte der Aufsichtsbeamte die ankommenden Reisenden mit einem französisch angehauchtem „Bad Pührmong", während er im Winter einfach „Pürrmont" durch die Lautsprecheranlage raunzte. Die Bedeutung Bad Pyrmonts belegt auch ein Vorfall aus dem Jahre 1905: Damals stürzte der Rehbergtunnel bei Altenbeken teilweise ein, und der D 31/32 wurde für längere Zeit über Löhne umgeleitet – nach Bad Pyrmont fuhr aber ein eigens eingelegter Zubringerzug.

Nur 1. und 2. Klasse

Als luxuriöser, aber dennoch schneller Zug bestand der D 31/32 anfangs nur aus vier Reisezugwagen,


Slg. MHZ

D 840 Braunschweig (16.17)—Hildesheim—Hameln—Paderborn—Soest—Wuppertal—Köln (20.36)

ϟ ab HHM, * 98%, ab HHM 150%, ab EPD ** 300 t

max 13, HBS 12, HHI 12, HHM 12, EPD 12, ELPP 12

BDms	17 +	Braunschweig—Köln		841	841	13043	
Am	16	"	"	2449	"	13044	
				841			
① Bm	15	"	"	"	"	"	
Bm	262	(Berlin—)	"	344	2837	01001	1947
					❄841		
ABm	261	"	"	"	"	01002	"
Bm	260	"	"	"	"	"	"

① Abt 2 u 10 ϟ, Abt 11 DSG, Abt 12 Dst

Der Zugbildungsplan aus dem Jahre 1985 weist den D 840 als Sechs-Wagen-Zug aus, darunter befindet sich der Kurswagen aus Berlin

Im passenden Augenblick zum Start des Freiluftballons einer heute noch bekannten Wuppertaler Firma passiert am 27. Mai 1935 die 39 224 des Bw Paderborn vor D 31 den Startplatz in Wuppertal-Langerfeld

DLA Darmstadt (Maey), Slg. Eisenbahnstiftung

Vor Carl Bellingrodts Haustür in Wuppertal-Barmen im April 1949: 01 179 (Bw Hagen-Eckesey) führt den D 32 über die Ortsgleise in Richtung Elberfeld

die nur die 1. und die 2. Klasse führten sowie einem Post/Gepäckwagen. Um die damals noch zweifach gekuppelten Zugloks vom Schlage einer preußischen S 2 oder S 3 nicht zu überfordern, wurde kein Speisewagen mitgeführt, sondern ein kleines Küchenabteil in einem Sitzwagen installiert. Zur Jahrhundertwende erhielt der D 31/32 auch Wagen 3. Klasse – selbstverständlich auch Durchgangswagen mit Einzelabteilen, in denen sich bis zu acht Reisende auf Holzlattensitzen niederlassen konnten. 1904 erhielt der Zug sogar einen Kurswagen von und nach Paris. Der Fahrplan aus jenem Jahr weist ihn als klassischen Tageszugs aus: D 31 verließ Köln Hbf morgens um 8:42 Uhr, um den Potsdamer Bahnhof in Berlin um 20:01 Uhr zu erreichen. Der Gegenzug D 32 fuhr in Berlin um 12:00 Uhr ab, ließ den Halt in Unna aus und erreichte Köln um 22:26 Uhr. Jahrzehntelang blieb der Zug im Angebot der KPEV und später der DR, die Fahrzeiten wurden durch den Einsatz schnellerer und stärkerer Lokomotiven ständig kürzer und erreichten 1939 mit achteinhalb Stunden einen neuen Bestwert, während man 1914 noch rund eine Stunde länger unterwegs war. Auch im Zweiten Weltkrieg fuhr der Zug weiter, bis die Reichsbahn im Januar 1945 aufgrund der Kriegsereignisse den Fernverkehr weitgehend einstellte.

Nach 1945 neue Zugnummern

Auch nach dem Krieg gab es noch eine Zukunft für den D 31/32, wenngleich bedingt durch die Aufteilung Deutschlands in Besatzungszonen der Laufweg auf Braunschweig – Köln verkürzt wurde. Nach Beendigung der Berlin-Blockade erhielt der Zug einen Kurswagen von und nach Berlin – umsteigefrei nach Bad Pyrmont reisen, war also wieder möglich. In den 50er-Jahren erhielt das Zugpaar eine neue Nummer und war jetzt unter D 131/132 im Kursbuch zu finden. 1969 kam es zur nächsten Umbezeichnung, jetzt hieß der Zug D 640/641. Durch die Einführung des Konzepts IC'79 wurde 1979 aus unserem Zug der D 840/841. Zehn Jahre später gab es die letzte Änderung, jetzt wurde unser einstiger Paradezug vierstellig und hieß bis zu seiner Einstellung D 2740/41. Nichts geändert hatte sich am Laufweg und an seiner Funktion als Träger des Berliner Kurswagens.

H0-Wagen nach Vorbildern preußischer Wagentypen

Ergänzend zu den Kasten-Informationen zu preußischen D-Zugwagen auf der vorangegangenen Doppelseite möchten wir hier einige Hinweise geben, wo man entsprechendes Wagenmaterial für die Zugbildung im Maßstab 1:87 finden kann. Grundsätzlich muss man unterscheiden zwischen den so genannten Holz- und den ab 1912 gebauten Stahl-Preußen ohne Sprengwerk. In der H0-Modellfahrzeug-Geschichte gab es dazu bislang qualitativ recht unterschiedliche Modelle der Firmen Brawa, Fleischmann, Kleinbahn (1:100), Liliput, Schicht bzw. später Sachsenmodelle sowie Trix, die aber allesamt nur noch aus zweiter Hand beschaffbar sind.

Serien mit verschiedenen Wagengattungen inklusive Packwagen haben aber lediglich Fleischmann in etlichen Epochen-Varianten und zuletzt Brawa produziert. Entsprechende Packwagen gab es außerdem auch bei Liliput, Schicht und Trix. Die aufwändigsten und modelltechnisch aktuellsten Modelle sind jene von Brawa. Aus dieser Serie haben wir den unten abgebildeten kombinierten 1./2.-Klasse-Vierachser in der Version der Reichsbahn-Epoche II beispielhaft ausgewählt. Erhältlich war diese Wagenserie ebenfalls in Versionen der Länderbahn-Epoche I sowie als Wagen der frühen DB-Epoche III.

GS/PW

PW

Brawa H0: der 1./2.-Klasse-Vierachser in Epoche-II-Ausführung

Welche Lokomotiven wurden für die Bespannung des D 31/32 eingesetzt? Da es sich durchaus um einen Prestigezug handelte, der im Laufe der Jahre auch immer länger und schwerer wurde, kamen jeweils die modernsten Loks zum Einsatz. Anfangs waren das preußische S 2 und S 3, später auch S 4 und schließlich die schweren S 6 und S 9, allesamt Zweikuppler. Mit der S 10 in ihren drei Bauformen hielt der Dreikuppler Einzug, die Loks der späteren Baureihe 17 waren bis in die 30er-Jahre vor dem Zug zu sehen. Dann kamen Einheitsloks in Form der 01 und später 03, auch die kräftige preußische P 10 war auf Teilstrecken vor dem Zug zu sehen, auf dessen Laufweg zwei beachtliche Steigungsabschnitte lagen, so zwischen Paderborn und Altenbeken und zwischen Hameln und Coppenbrügge auf der Hildesheimer Strecke. Nach dem Krieg war im westlichen Abschnitt in Nordrhein-Westfalen auch die 01.10 Zuglok des D 31/32. Ab den 60er-Jahren wurden die Dampf-

Der Ende der 70er-Jahre angelegte Schiedersee zwischen Altenbeken und Bad Pyrmont diente als Vordergrund für diese Aufnahme des D 841 im Sommer 1988

Lokwechsel in Hameln im Jahre 1985: Eine 110 hat den D 2741 hierher gebracht, die 216 181 übernimmt für die Reststrecke bis Braunschweig

Martin Weltner (3)