

eisenbahn Modellbahn magazin

DB-Baureihe V 188



So setzte die Bundesbahn die mächtigen Doppelloks ein

Anlagenbau nach Vorbild

Wie Modellbahner Motive aus ihrer Heimat nachbilden



DR-Bahnhof Strehla/Sachsen in HOe

DB-Bahnhof Bassum/Niedersachsen in HO

EUR 9,20 (A) · CHF 13,50 (CH) · EUR 9,70 (B, LUX) · EUR 9,90 (NL) · DKR 90,95 (DK)



Baureihe 103 im HO-Test

DB-Edelrenner: Wer hat die Beste?



Roco



Umläufe im EuroCity SBB-Wagen in Deutschland

Intellibox 2neo Zentrale mit Update



Wege über die Gleise Holzbohlen-Übergänge in HO

DR-Baureihe 95



Das Bw Probstzella und seine „Bergköniginnen“

Egal wie gut Du fährst – Günni fährt Güter!

Club-Einstiegsmodell - exklusiv für Clubmitglieder

märklin TRIX

Digital-Decoder mfx mit 18 digital schaltbaren Licht-, Geräusch- und Betriebsfunktionen.

Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse mittig eingebaut. Alle vier Achsen angetrieben.

Angesetzte Signalhörner.



Fein detaillierte Umsetzung der Drehgestelle.

Metallgehäuse mit bunter und vorbildgerechter Bedruckung.

Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter, je nach Fahrtrichtung wechselnd und digital schaltbar.

Separat angesetzte Griffstangen an den Lokfronten.

Bestellschluss 15. Mai 2023.

Werden Sie jetzt Clubmitglied und sichern Sie sich neben vielen Sonderleistungen, dieses absolute Unikat für Ihre Anlage. QR-Code scannen, im Club anmelden und den Bestellschluss nicht verpassen.



Das Produkt zeigt ein geschütztes Design der DB AG und die Herstellung erfolgt mit Genehmigung der DB AG.

Passende Güterwagen der Epoche VI finden Sie im aktuellen Märklin H0- und Trix H0-Sortiment.



märklin H0

Wechselstrom



36648 Elektrolokomotive Baureihe 185.2

€ 299,- *

TRIX H0

Gleichstrom



25367 Elektrolokomotive Baureihe 185.2

€ 299,- *

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix

Geduld ist gefragt, wenn es um Neuheiten geht

Und, lieber Leser, haben Sie sich schon über die in diesem Jahr zu erwartenden Modellbahn-Neuheiten informiert? Die Nürnberger Spielwarenmesse musste zwar weit aus weniger Ausstellern Vorlieb nehmen als noch beim letzten Mal vor der Corona-Pandemie Ende Januar 2020, doch dafür gab es in diesem Jahr am Wochenende Einlass für Modellbahninteressierte, was sehr gut angenommen wurde. Fakt ist, dass sämtliche Hersteller trotz aller weltweiten Erschütterungen nicht nachlassen, uns mit neuen Modellen zu verwöhnen. Märklin hat seine Offerten für HO, Z und 1 in einem 164 Seiten umfassenden Prospekt verpackt. Roco legt mit 188 Seiten allein für HO und HOe sogar noch eine Schippe drauf. Brawa bündelt seine Pläne für HO- und N-Fahrzeuge auf 92 Seiten. Piko hat mit 56 Seiten zwar den dünnsten HO-Prospekt der großen Branchenmarken, kann dafür aber mit nicht weniger als sieben Triebfahrzeug-Formneuheiten aufwarten. Einen weit aus umfangreicheren Neuheitenüberblick, der auch all das umfasst, was ausländische Produzenten und viele europäische Kleinserienhersteller für die Zukunft planen, bietet der kürzlich erschienene MIBA/em-Neuheiten-Report mit 100 Sei-



ten, 188 Firmeneinträgen und über 600 attraktiven Fahrzeug- und Zubehör-Fotos.

Eine Rosine aus der diesjährigen Neuheitenflut haben wir für Sie schon mal herausgepickt: die Doppeldiesellok der Baureihe V 188 bzw. 288 der DB, die Roco als HO-Maschine für das zweite Quartal dieses Jahres ausliefern möchte. Sie gilt neben den formneuen Loktypen P 8 der DB/DR-Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰, Re 4/4¹¹ der SBB und T 466 der CSD als das dieseldne Highlight der Bergheimer. Die Vorbildgeschichte dieser „Wuchtbrumme“ beleuchten wir *Im Fokus* dieser Ausgabe. Ergänzend listen wir auf, welche Modelle es von der V 188 bereits gab und lassen einen Roco-Produktmanager zu Wort kommen, um auf das zu erwartende 1:87-Modell einzustimmen.

Bis es soweit ist und die Roco-V 188 das Montageband im rumänischen Arad verlässt, hilft nur Warten. Zwar haben fast alle Produzenten ungefähre Liefertermine in den Prospekten veröffentlicht, doch nach wie vor leidet die Industrie unter verzögerten Zulieferungen bei Rohstoffen und Bauteilen. Speziell jene Modellbahner, die die Lokmodellversionen in den technisch aufwendigen Digital-Soundausstattungen ordern möchten, brauchen wohl Geduld, denn vor allem Elektronikkomponenten sind weltweit nach wie vor Mangelware. Heiko Herholz von der RailCommunity – dem Verband der Hersteller digita-



ler Modellbahnprodukte – bestätigt das aus den Erfahrungen der betroffenen Unternehmen: „Bauteile bleiben ein riesiges Problem. Fast alle Entwicklungskapazitäten werden für das Redesignen von Bestandsprodukten gebraucht, um überhaupt lieferfähig zu bleiben.“

Begnügen wir uns also vorerst mit der spannenden Lokgeschichte zur V 188 und den Informationen zum geplanten Modell. Derweil sollten Interessenten an dieser Baureihe schon mal anfangen zu sparen. Immerhin sind beim Kauf dieser HO-Lok rund 600 Euro auf die Ladentheke zu blättern, womit wir beim nächsten neuralgischen Punkt unserer Hobbyentwicklung angelangt sind: Preiserhöhungen machten in letzter Zeit auch vor unserer Branche keinen Halt. Den Unmut darüber drücken viele immer wieder in Leserbriefen an uns aus. Das ist verständlich, doch ein Zurück zu alten Zeiten wird es in diesem Punkt nicht geben. Modellbahner, bei denen das Geld nicht so locker sitzt, sollten sich deshalb vermehrt auf dem Gebrauchtmärkte umschauen. Dieser ist – egal ob auf Onlineplattformen oder bei lokal veranstalteten Börsen – prall gefüllt und preislich recht attraktiv.

Peter Wieland,
em-Redakteur



Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

Besuchen Sie direkt unseren
Onlineshop www.train-safe.de

HLS
BERG
GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg
Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40
Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41
Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl
Schweiz - info@train-safe.ch
info@train-safe.de, www.train-safe.de



■ Im Fokus

10 Diesel-Pärchen im Friedenseinsatz

Sie wurden unter strenger Geheimhaltung für Kriegszwecke konzipiert, kamen dann aber kaum zum Einsatz. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg konnten die Doppeldieselloks D 311 der späteren Baureihe V 188 bei der Deutschen Bundesbahn zeigen, was in ihnen steckte. Trotz ihrer Besonderheiten zeigten sie sich überraschend langlebig

18 Doppellok in der Modellumschau

Die einzige deutsche Doppeldiesellok konnte schon recht früh Modellbahnhersteller begeistern, allerdings zunächst keinen der damals bekannten Größen. Vielmehr war es die italienische Nischenmarke Lima, die in HO vorpreschte, ehe auch andere Nenngrößen mit der V 188 bzw. 288 bedient wurden

■ Eisenbahn

6 LVT-Abenteuer im Altkreis Franzburg

Im Oktober 1990 herrscht Endzeitstimmung auf der Bahnstrecke Velgast – Tribsees. Josef Högemann hat sie nicht nur mit der Kamera eingefangen

24 Bild des Monats

Energiekorridor: 189-Doppel mit einem Kohlezug auf der Betuweroute

26 Entlang der Schiene

Informationen zum aktuellen Bahn-geschehen in Deutschland, in den Alpenrepubliken Österreich und Schweiz, in Europa und in der Welt

38 Die „Bergköniginnen“ von Südhüringen

Die Beheimatung der schweren Tenderlok der Baureihe 95^o, auch „Bergkönigin“ genannt, hatte im Bw Probstzella eine gewisse Tradition. Erst 1981 war damit wegen der Ölknappheit Schluss

44 Momente

Abbauzug auf der Preßnitzalbahn

46 Modernes EC-Rollmaterial

Ab 1989 erhielten die Schweizerischen Bundesbahnen 237 neue EuroCity-Wagen. Seit Beginn der 1990er-Jahre kommen die komfortablen Großraumwagen in Fernzügen nach Deutschland. Herausragend waren die Einsätze in den EC „Rembrandt“ und „Berner Oberland“

54 Der besondere Zug

Eine V 90 beförderte 1990 den aus französischen Reisezugwagen gebildeten Leerreisezug 38966 von Trier nach Apach

56 Baldiges Ende des Formsignal-Paradieses?

Die anstehende Inbetriebnahme des Harz-Weser-Netz DSTW dürfte das Ende für viele Formsignale zwischen Braunschweig und Göttingen bedeuten. Dort verschwinden auch Exoten



38–43 Die 95^o des Bw Probstzella gehörten lange Zeit zum gewohnten Bild auf Strecken in Südthüringen

Die Doppelloks der Baureihe V 188 waren eine imposante Erscheinung. Wir blicken auf die **10–17** Geschichte der Vorbildloks und deren Modellumsetzungen

46–53 Seit mehr als 30 Jahren kommen SBB-EuroCity-Wagen auch nach Deutschland



86–93 HO-Test der DB-Baureihe 103¹ mit ESU-, Märklin/Trix, Piko und Roco-Elloks

Neben dem Bahnhof Strehla sind auf dieser HOe-Anlage auch diverse Anschlüsse nachgebildet **64–69**



Modellbahn

- 60** Der „Feurige Elias“ in HOe und 2m
Die schmalspurige Kastendampflok-omotive 102 der OEG in Vorbild & Modell
- 64** Bahnhof Strehla in Sachsen
Dem Umzug eines Modellbahners ins sächsische Strehla ist es zu verdanken, dass diese Station als authentischer HOe-Nachbau bewundert werden kann
- 70** Neu im Schaufenster
Kurzporträts und Informationen zu neuen Produkten aus der Modellbahn-Branche

- 80** Neuauflage der Intellibox
Unter dem Namen IB 2neo hat Uhlenbrock eine technisch erweiterte Digitalzentrale auf den Markt gebracht
- 83** Holzbohlen an und auf Gleisen
Gleisübergänge aus Holz dienen Menschen und Fahrzeugen für das Überwinden des Eisenbahnfahrweges. Wir blicken auf diverse Vorbildbeispiele und bieten Nachbauanregungen

- 106** Bahnhof Bassum an der Rollbahn
Die Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahner baute eine Bahnstation an der sogenannten „Rollbahn“ von Hamburg ins Ruhrgebiet nach und überrascht dabei mit einem unglaublichen Detailreichtum

Service

- 23 Buch & Film
- 94 Leserbrief
- 96 Kleine Bahn-Börse
- 96 Fachgeschäfte
- 100 Veranstaltungen
- 102 Termine/TV-Tipps
- 114 Vorschau/Impressum

- 86** HO-Elloktest der DB-Baureihe 103¹
Am Start unserer Testanlage standen HO-Ellokmodelle von ESU, Märklin/Trix, Piko und Roco, bewiesen ihr Können und ihre Anlagentauglichkeit
- 104** Graubele-Häuser für OO-Anlagen
Kaum bekannt ist, dass der einstige Schiffsmodellbau-Ausstatter Graupner in den 1950er-Jahren mit Modellbahn-Zubehör experimentierte



Titelbild: Die Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahner hat vor Jahren ein Mammutprojekt in HO in Angriff genommen, bei dem der authentisch nachgebaute Bahnhof ihrer Heimatstadt nur ein kleiner Ausschnitt ist



Bei Kavelisdorf rollt der Triebwagen durch verdorrte Kräuter und Gräser. Im Frühling war das noch frische Grün mancherorts so hoch, dass man den Verlauf der Strecke kaum noch erkennen konnte. So sah es fast überall im Verlauf der Franzburger Südbahn aus

■ Bahnstrecke Velgast – Tribsees im Jahr 1990

LVT-Abenteuer im Altkreis Franzburg

Endzeitstimmung herrscht auf der vorpommerschen Bahnstrecke Velgast – Tribsees, als Josef Högemann sie im Oktober 1990 besucht. Über die verkrauteten Kreise der ehemaligen Franzburger Südbahn unternimmt der em-Autor eine Mitfahrt im LVT und sammelt dabei manch' abenteuerlichen Eindruck



Nebenbahn Velgast – Tribsees auf einer DR-Streckenkarte aus dem Jahr 1960: Seinerzeit existierte auch die kurze Stichstrecke nach Franzburg noch Slg. MHZ

Im August 1990 erzählte mir ein Bekannter von seiner ersten Reise zu den mecklenburgischen Schmalspurbahnen in der damals noch existierenden DDR. Er war begeistert von der urtümlichen Landschaft an der Ostsee und hatte neben den dampfbetriebenen Zügen auch vieles andere Interessante gesehen und fotografiert. Bei der Fahrt von Bad Doberan zur Insel Rügen war er mit seiner Familie bewusst auf Umwegen über holprige Straßen durch die Dörfer gefahren, und irgendwo auf weiter Flur war ihnen ein zweiteiliger, nur mit wenigen Reisenden besetzter Triebwagen begegnet. In gemächlichem Tempo schaukelte er über eine völlig verkrautete eingleisige Strecke, doch wo das gewesen war, konnte er mir leider nicht sagen.

Ich dachte zuerst an die eingleisige Verbindung von Velgast nach Barth, aber die war elektrifiziert und befand sich auch nicht in einem derart schlechten Zustand. Nein, es konnte nur ein Zug auf der Nebenbahn Velgast – Tribsees gewesen sein, dem er begegnet war. In meinen vielen Büchern wurde ich schnell fündig. Diese Strecke Velgast – Tribsees hatte die Aktiengesellschaft Franzburger Südbahn (FSB) als Kleinbahn konzessioniert am 23. Novem-



ber 1894 von Velgast bis Ravenhorst und ab 19. Mai 1895 zum Endpunkt in Tribsees in Betrieb genommen. Nach dem Krieg war sie verstaatlicht worden und hatte sich trotz geringem Verkehrsaufkommens über die gesamte DDR-Zeit hinweg halten können. Doch ob sie auch die neuen Zeiten nach der Wiedervereinigung überleben würde, war ernsthaft zu bezweifeln. Dieser Bahn wollte ich darum bei nächster Gelegenheit unbedingt einen Besuch abstatten.

Mit 172 123 nach Tribsees

Die Gelegenheit dazu ergab sich schon wenige Monate später, als einige Hobbykollegen eine Reise an die Ostsee organisiert hatten. Zwar ging es – wie sollte es anders sein – in der Hauptsache um die dampfbetriebenen Schmalspurbahnen, aber auch eine Fahrt auf der ehemalige Franzburger Südbahn wollten wir nicht versäumen. Bei schönstem Herbstwetter erreichten wir am späten Vormittag des 23. Oktober 1990 den Bahnhof Velgast, wo auf der „Kleinbahnseite“ südlich des Reichsbahn-Empfangsgebäudes der Stralsunder Triebwagen 172 123 in schönster Herbstsonne zur Abfahrt bereitstand. Nach einem kurzen Rundgang zur Erkundung der Bahnanlagen sprachen wir den Fahrzeugführer an und fragten ihn, inwieweit es zeitlich möglich wäre, auf den Unterwegsstationen ein paar Fotos zu machen. Mit breitem Grinsen trat dieser zu uns auf den Bahnsteig und fragte, was wir hier denn eigentlich fotografieren wollten. Ihn und seinen Zug oder vielleicht die Landschaft? Die Bahnlinie jedenfalls sei doch nur noch ein einziger Schrotthaufen und dass es hier mal ansehnliche Bahnhöfe gegeben habe, daran könne er sich nicht mehr erinnern. Aber bitte, ihm sei es egal, ob wir pünktlich ankommen würden oder nicht. Es würde doch sowieso kaum noch jemand mitfahren.

Vier Triebwagenpaare sah der Fahrplan damals an Werktagen vor, drei davon verkehrten auch sonntags. Unser Zug war der 17193, der an diesem Tag mit



Die Züge nach Tribsees verlassen den Bahnhof Velgast 1990 noch auf der Südseite. Das stattliche Empfangsgebäude im Hintergrund gehörte der Staatsbahn. Die Franzburger Südbahn AG war per Übergabegleis mit der Hauptbahn Rostock – Stralsund verbunden

nur wenigen Fahrgästen pünktlich um 10:50 Uhr den Bahnhof Velgast verließ. Kaum waren wir aus dem Bahnhof heraus, ging es mitten hinein in die Botanik. Üppig sprießte die Vegetation an allen Orten und auch wenn nach dem trockenen Sommer das Gras und sonstige Bodengewächse weitgehend verdorrt waren, konnte man die Schwellen vielerorts kaum mehr erkennen. Ein Schotterbett gab es im gesamten Streckenverlauf nicht, wir fuhren auf einem abenteuerlich aussehenden Gleis, das in ganzer Länge in einer Bettung aus Sand oder Kies lag.

Holprige Fahrt, verkrautete Gleise

Durch das Führerstandfenster waren die größten Gleislagefehler schon von Weitem zu erkennen. Unser zweiachsiger Leichtbautriebwagen mit seinen starren Achsen reagierte auf jede „Delle“ im Gleis ausgesprochen empfindlich, sodass an den schlimmsten Stellen langsam, oft sogar sehr langsam gefahren werden musste. Nicht ohne Grund sah der Fahrplan für die 30 Kilometer

lange Strecke eine Fahrzeit von rund einer Stunde vor. Als der Zug wenig später in Hövet hielt und wir ein paar Fotos mit ein- und aussteigenden Fahrgästen gemacht hatten, meinte unser Fahrzeugführer, dass an vielen Stellen unbedingt mal eine Stopfmaschine ins Gleis müsste, doch damit wäre wohl nicht mehr zu rechnen.

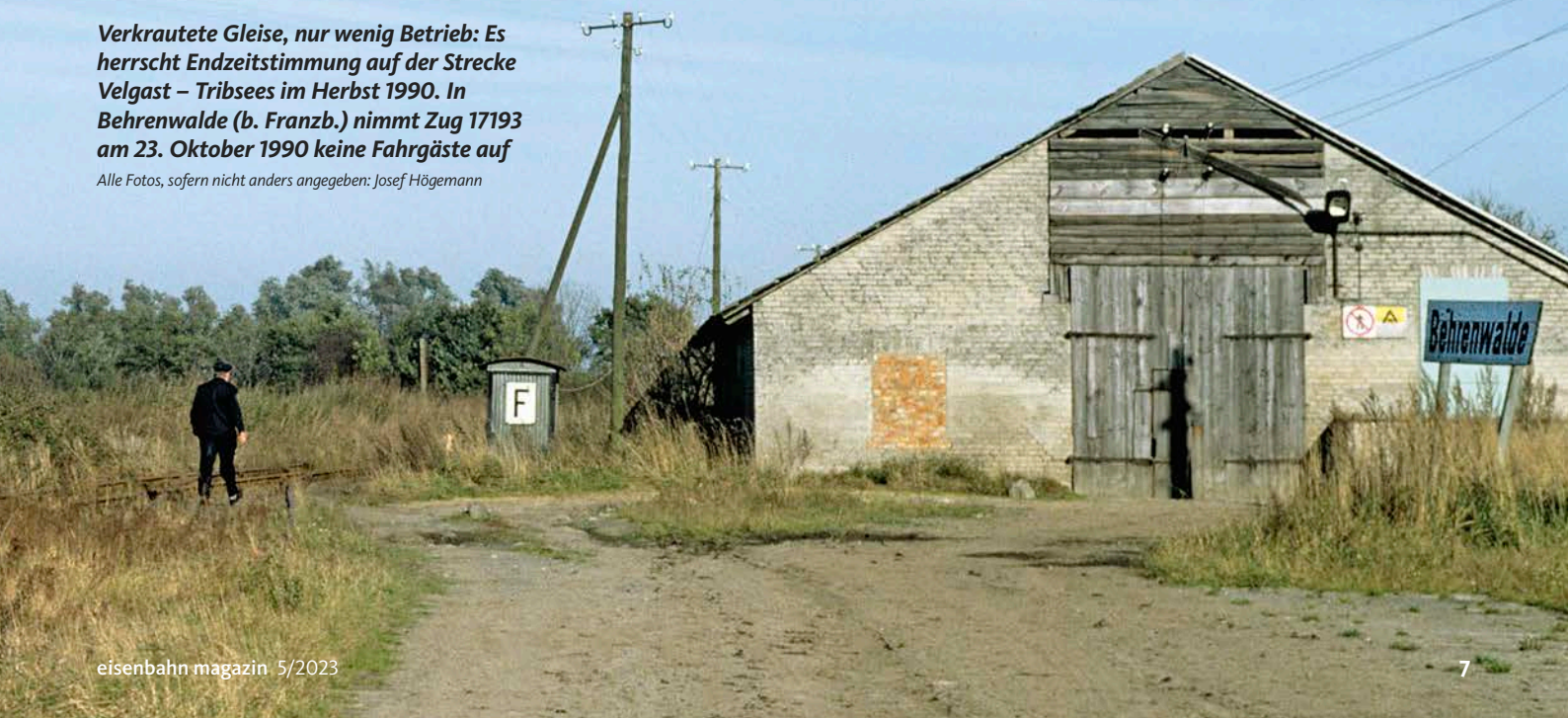
Etwas später hielten wir in dem früheren Abzweigbahnhof Neuseehagen, wo die längst stillgelegte Zweigstrecke in die frühere Kreisstadt Franzburg ihren Ausgang genommen hatte. Ende 1968/Anfang 1969 wurde der Personenverkehr eingestellt, Güterzüge fuhren während der Erntesaison noch bis 1977. Zwar wurde die Strecke anschließend abgebaut, ein kurzer Rest aber blieb aus unerfindlichen Gründen liegen.

Rüben sorgen für Frachtaufkommen

In den nun folgenden Stationen wurde nur bei Bedarf gehalten, doch der war an diesem Tag wie-

Verkrautete Gleise, nur wenig Betrieb: Es herrscht Endzeitstimmung auf der Strecke Velgast – Tribsees im Herbst 1990. In Behrenwalde (b. Franzb.) nimmt Zug 17193 am 23. Oktober 1990 keine Fahrgäste auf

Alle Fotos, sofern nicht anders angegeben: Josef Högemann





Schon in Hövet, nur wenige Kilometer von Velgast entfernt, verlassen am 23. Oktober 1990 die meisten Fahrgäste den Zug. Wer konnte, hatte sich nach der Wende einen eigenen Pkw angeschafft. Die langsame Bahn mit ihren nur vier Zugpaaren war nicht mehr gefragt



In Semlow werden im Herbst 1990 Rüben verladen und der örtlichen LPG gelegentlich noch einige Waggons mit Düngemitteln zugestellt. Bald darauf übernehmen Lkw auch diese Frachten

Einen gepflegten Eindruck machen die Bahnhofsanlagen in Tribsees. 112 614 hat Schüttgutwagen zur LPG zugestellt und macht sich nun mit zwei Güterzugbegleitwagen auf den Rückweg Richtung Stralsund



der einmal nicht gegeben. Auch in Behrenwalde (b. Franzb.) wollte an diesem Tag niemand ein- oder aussteigen. Dennoch legte unser freundlicher Fahrzeugführer hier eigens für uns einen Fotohalt ein, denn Zeit gab es ja anscheinend genug. Ein schneller Blick über das Bahnhofsgelände ließ Reste eines Ladegleises und einer Ladestraße erkennen, doch umgeschlagen wurde hier offensichtlich schon lange nichts mehr. Überall sprießten Gras, Brennnesseln und anderes Grünzeug und auch Bäumchen und Sträucher eroberten sich langsam, aber sicher den Gleisbereich. Anders dagegen rund zehn Kilometer weiter in Semlow, wo auf dem Anschlussgleis zur Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaft (LPG) mehrere offene Güterwagen für den Zuckerrübenversand bereitstanden, während weiter hinten bergeweise Rüben zwischengelagert waren. Bei dieser Gelegenheit erfuhren wir, dass an Werktagen bei Bedarf noch ein Güterzugpaar mit einer Lok der Baureihe 112 nach Tribsees verkehren würde.

In Stormsdorf gab es noch einmal einen kurzen Halt, um zwei ältere Frauen aussteigen zu lassen. Nun waren wir mit dem Fahrzeugführer und dem Zugbegleiter allein und sprangen wie selbstverständlich mit der Kamera wieder nach draußen auf den Bahnsteig für ein schnelles Foto. Nächste Station war Tribsees, wo unsere Reise enden sollte. Dort hatten wir mehr als anderthalb Stunden Zeit, bevor es wieder nach Velgast zurückging.

Spuren einstiger Herrlichkeit in Tribsees

Die nach wie vor umfangreichen Anlagen des Endbahnhofs Tribsees machten im Oktober 1990 noch einen einigermaßen gepflegten Eindruck. Früher konnte man von hier aus bis Rostock weiterreisen, zwei weitere in Tribsees beginnende Strecken boten Fahrtmöglichkeiten nach Grimmen und Stralsund. Nach dem Zweiten Weltkrieg mussten sie alle als Reparationsleistung für die Sowjets abgebaut werden, lediglich die Verbindung Velgast – Tribsees sowie das Teilstück Tribsees – Tribsees Ost der Bahnstrecke nach Stralsund blieben vor allem zur Versorgung der Landwirtschaft erhalten.

Im östlichen Teil des Bahnhofs stand vor dem nicht mehr genutzten Lokschuppen die Diesellok 112 614, die sich eine gute halbe Stunde später vor zwei gegenüber dem Bahnsteig abgestellte Güterzugbegleitwagen setzte. Die Lok war mit ihrem Güterzug am frühen Vormittag aus Stralsund gekommen und hatte zunächst in Behrenwalde (b. Franzb.) offene Güterwagen für den Rübenverkehr bereitgestellt. Anschließend war sie mit einer stattlichen Gruppe aus Schüttgutwagen nach Tribsees weitergefahren und hatte die geladenen Düngemittel der LPG östlich des Bahnhofs zugestellt. Rückfracht gab es an diesem Tag erst ab Semlow, sodass bis dorthin nur die beiden Güterzugbegleitwagen mitzunehmen waren. Unser



Fototermin: Bei Stormsdorf legt der Triebwagenführer an einem Bahnübergang einen spontanen Fotohalt ein, den die einzige Mitreisende unbemerkt zum Ausstieg nutzt. Damit erspart sie sich den Umweg über den offiziellen Haltepunkt

Triebwagen hatte sich unterdessen hinter einen Steuerwagen gesetzt, der seit den Morgenstunden in Tribsees abgestellt war.

Rückfahrt im Steuerwagen

Schnell war die Zeit für die Rückreise erreicht, die planmäßig um 13:25 Uhr mit dem Steuerwagen voran erfolgen sollte. Und kaum waren wir eingestiegen, ging es auch schon los. Eigentlich wäre über die Rückfahrt nicht viel zu berichten, hätte der Zug bei Stormsdorf nicht gebremst und wäre auf einem Überweg ziemlich abrupt zum Halten gekommen. Hatten wir vielleicht ein größeres Tier angefahren oder gar überfahren? Nein, es gab einen Fotohalt ganz exklusiv nur für uns. Der Fahrzeugführer zeigte auf die hohen Bäume neben dem Gleis und betonte, dass er für Eisenbahnfreunde hier schon des Öfteren gehalten habe. Ja, das war in der Tat ein schönes Motiv.

Während wir wieder in den Zug stiegen, blickte der Fahrzeugführer suchend nach hinten. Wir hatten doch eine Mitreisende gehabt und die saß nun nicht mehr auf ihrem Platz. War sie etwa auch ausgestiegen? Dem Zugführer hatte sie mitgeteilt, dass sie am Bedarfshaltepunkt Stormsdorf

aussteigen möchte, doch bis dahin waren es noch mehrere hundert Meter Strecke. Die Frau war nicht mehr jung und hätte den Zug ohne fremde Hilfe beim Hinuntersteigen auf den deutlich tiefer liegenden Waldweg nicht verlassen können, glaubten wir jedenfalls. Doch sie muss es allein geschafft haben, denn einen Augenblick später sahen wir sie mit ihrer Einkaufstasche über einen kleinen Nebenweg auf das einzige Haus weit und breit zueilen. Damit hatte sie sich einen längeren Umweg erspart. Gut, dass nichts passiert war.

Zurück in Velgast

Die letzten Kilometer Fahrt durch die ürtümliche Landschaft haben wir genossen, ohne noch ein

Foto zu machen. Erst vor dem gezogenen Einfahrtsignal, das zu keiner Zeit in einen Stellwerksbezirk des Bahnhofs Velgast eingebunden war, mussten die Kameras noch einmal in Aktion treten.

Das Formsinal übrigens wurde durch einen separaten Stellhebel bewegt, der sich im Nebenbahnteil des Bahnhofs befand. Auf Fahrt gestellt wurde es oft schon lange Zeit vor der Einfahrt eines Zuges, immer so, wie es der Fahrdienstleiter oder Stellwerkswärter zeitlich am besten einrichten konnte.

Wir gerne würde ich diese Reise noch einmal wiederholen. Für uns als Eisenbahnfreunde ist es eine unvergessene Zeit. *Josef Högemann*

Das Einfahrtsignal von Velgast zeigt freie Fahrt. Da es nicht in ein Stellwerk eingebunden war, dauerte es mitunter sehr lange, bis es nach Ankunft des Zuges wieder in Halt-Stellung gebracht wurde



■ Die Baureihe V 188/288 – Entwicklung, Verbleib und Dienst bei der DB

Diesel-Pärchen in Friedenseinsätzen

Sie wurden unter strenger Geheimhaltung für Kriegszwecke konzipiert, kamen dann aber kaum zum Einsatz. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg konnten die Doppeldieselloks D 311 der späteren Baureihe V 188 bei der Deutschen Bundesbahn zeigen, was in ihnen steckte. Trotz ihrer Besonderheiten zeigten sie sich überraschend langlebig

Bald nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten begannen im Geheimen die Vorbereitungen zu einer verstärkten Wiederaufrüstung des Deutschen Reiches. Dabei stand neben der Sicherung der eigenen Grenzen schon früh eine weitreichende Expansionspolitik im Zentrum der Planungen. In Zusammenarbeit mit der Wehrmacht wurden verschiedene Pläne für den Verteidigungs- und Angriffsfall erarbeitet. Vor allem die mit Festungsbauwerken stark gesicherte Maginot-Linie, mit der Frankreich seine Ostgrenze gegen das Deutsche Reich sicherte, war beim Ober-

kommando des Heeres (OKH) von zentralem Interesse, weshalb man dort den Bau schwerer Geschütze mit hoher Durchschlagskraft forderte. 1937 lief deren Entwicklung unter strenger Geheimhaltung an. Federführend beteiligt war die Krupp AG in Essen. Für das neue Geschütz errechnete man ein Kaliber von 80 Zentimetern, eine Rohrlänge von 30 Metern, ein Geschossgewicht von jeweils sieben Tonnen sowie ein Gesamtgewicht von mindestens 1.000 Tonnen – Dimensionen, die alles bislang Gekannte in den Schatten stellten. Realisiert werden konnte all das aufgrund der Größe und des Gewichts

nur in Form eines zerlegbaren, transportablen Eisenbahngeschützes. Für die gleichmäßige Lastverteilung im schussbereiten Zustand sah man für den Aufstellort ein parallel zu verlegendes Doppelgleis vor, auf dem das Geschütz verfahren und nach dem Abschuss neu in Stellung gebracht werden konnte.

Krupp-Loks für Sonderaufgaben

Für den Transport der später allgemein „Dora“ und in Wehrmachtskreisen auch „Schwerer Gustav“ genannten Riesengeschütze im zerlegten Zustand benötigte die Wehrmacht ebenso wie

Kriegslok im zivilen Einsatz: V 188 002 befördert am 19. September 1959 bei Ramholz einen langen Güterzug. Das Hauptbetätigungsfeld der DB-Doppeldieselloks lag nach dem Zweiten Weltkrieg im Raum Gemünden (Main) und umfasste unter anderem die Spessartrampe und die Strecke Gemünden – Fulda Dr. Rolf Brüning

