



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

5/1988
Juni

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 130 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte

Weltrekord



(Füllseite)

5/88

ISSN 0720-051X 14. Jahrgang
Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Telefon (08141) 5048 und 5049

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Anzeigen: Anne Rödel
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:
C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,
H. Kundmann, H. Lohstädt,
B. Ottersbach, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
J. Stockklausner.
Modellaufnahmen:
Ing. H. Obermayer, P. Schiebel,
W. Kosak, J. Giebelhausen

Textverarbeitung: H. Merker Verlag
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.
Verona — Via Morgagni, 30
1988 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.
Abonnement (1988): DM 104,50 (inkl. Porto)
(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)
Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto
1988 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.
Abonnement (1988): DM 68,— (inkl. Porto)
(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57199-802
(BLZ 70010080)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300
(BLZ 70163370)
Dresdner Bank Nr. 695918000
(BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
Vervielfältigung setzen das schriftliche Einver-
ständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9
vom 1. Januar 1987.



Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Aufgefordert eingesandte Beiträge können
nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto
beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias
kann keine Haftung übernommen werden!



Aus dem Inhalt . . .

	Seite
Die V 80 der Deutschen Bundesbahn	4
Limas V 80: Rundum erneuert	12
Deutsche Bahnbetriebswerke: Das Bw Hermeskeil	14
DB stellt neuen Weltrekord auf	24
Der »Glaskasten« – Dampflokomotive ohne Heizer	26
Ein Supermodell: Die Lokalbahnlok 98308 von Trix in H0 31	31
»Pendolino« fuhr nach Hof	34
Blauer »Blauer Enzian«	38
Bücherecke	47, 50
Mini-Markt	51
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	54
Der »Blaue Enzian« im Modell	56
Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse	58
Achterbahn! Ein Anlagenprojekt	60
Landpartie mit dem Veloziped	64
31  Mit Drahtgeflecht und Fliesenkleber	66
32  Lokalbahn-Romantik: Behringersmühle in H0	72
Reichsbahn-Sachsen – selbstgebaut	
(Umbau der sächsischen XII H2 auf Piko-Basis)	82
Schaufenster der Neuheiten	88

Zu unserem Titelbild:

Mit exakten 406,9 km/h stellte der ICE am 01.05.1988 einen neuen Weltrekord für Schienenfahrzeuge auf. Lesen Sie dazu Näheres in unserem Beitrag, der auf der Seite 24 beginnt. Am 09.12.1985 absolvierte der ICE Testfahrten auf der Strecke München – Augsburg, als er bei Haspelmoor im Bild festgehalten wurde.

Foto: A. Ritz

Zu unserem Poster (Seite 48/49)

Die planmäßigen Einsätze der Elektrolokomotiven der Baureihe 118 gehören seit einigen Jahren bereits der Vergangenheit an. Auf der Aufnahme vom 22.04.1981 ist die 118 008 mit dem E 3422 auf der Fahrt von Regensburg nach Etterzhausen festgehalten worden. Diese Maschine wurde am 26.05.1974 vom Bw Freilassing zum Bw Würzburg umbeheimatet. Dort wurde sie am 29.02.1984 ausgemustert. In diesem Zusammenhang wollen wir auf unsere nächste Sonderausgabe (II/88) hinweisen. Sie ist den Elektrolokomotiven des Bw Würzburg gewidmet, das nach der Eröffnung des ersten Teilstücks der Neubaustrecke Würzburg – Fulda ins Rampenlicht rückte.

Foto: G. Wagner



Decheldorf 4 km

280 002-7

1



Bild 2: Alle Lokomotiven der Baureihe 280 waren zuletzt beim Bw Bamberg beheimatet. Die Aufnahme der 280 009 entstand am 26.09.1970.

Foto: U. Geum

Die V 80 der Deutschen Bundesbahn

Eine Schönheit war sie sicherlich nicht, die Diesellokomotive der Baureihe V 80 der DB, die zur Wegbereiterin einer neuen Epoche der Zugförderung wurde. Mit ihren Rundungen an Führerstand und Vorbauten entsprach sie ganz dem Zeitgeschmack weicher Formgestaltung. Unverkennbar zeigte sie eine Verwandtschaft mit der Karosserieform damals gebauter Omnibusse, wie das recht eindrucksvoll auf einer Anzeige von Krauss-Maffei aus dem Jahre 1952 festzustellen ist. Mit dieser ersten deutschen Großdiesellokomotive nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges hatten Industrie und Bundesbahn eine Entwicklung eingeleitet, die zwei Jahrzehnte später mit dem Bau der Reihe 218 zu einem, zumindest vorläufigen, Abschluß kam.

Bereits in den dreißiger Jahren hatte die frühere Deutsche Reichsbahn mit verschiedenen Dieseltriebfahrzeugen vielbeachtete Erfolge erzielt; zunächst mit einer stattlichen Zahl leistungsfähiger Kleinlokomotiven und danach mit dem "Fliegenden Hamburger" und all seinen Nachfolgern aus der Gattung der Schnelltriebwagen. Nicht weniger als mindestens 70 verschiedene Typen von Verbrennungsmotoren waren bis zum Ende des Krieges entwickelt, gefertigt und in Schienenfahrzeuge eingebaut worden. Die Bandbreite der Nennleistungen erstreckte sich von bescheidenen 20 PS bis zu beachtlichen 650 PS. Die größten Antriebsaggregate für Serienfahrzeuge waren 12-Zylinder-Dieselmotoren mit einer Grundleistung im Bereich zwischen 400 und 450 PS. Durch Aufladung konnten mit jenen Motoren problemlos aber

Bild 3: Werbepplakat von Krauss-Maffei. In dieser Fabrik wurden in den Jahren 1951/52 die Lokomotiven V 80 001 – 005 gebaut.



Bild 1: In Mühlhausen, an der ehemaligen KBS 824 Bamberg – Schlüsselfeld, wurde im Mai 1977 die 280 002 aufgenommen. Foto: W. Matussek, Sammlung Ritz



Bild 4: Mit dem Güterzug 69 777 am Haken wurde die 280 002 in Maroldsweisach am 02.09.1977 fotografiert.

Foto: A. Ritz

auch Nennleistungen von 650 PS erreicht werden. Weitere Leistungssteigerungen waren längst keine Utopie mehr; Motoren mit 1400 PS waren schon entwickelt und erprobt worden. Große Fortschritte waren auch auf dem Gebiet der Leistungsübertragung zu den Radsätzen zu verzeichnen, die sowohl elektrisch über Generatoren und Elektromotoren als auch mittels hydraulischer Strömungsgetriebe erfolgen konnte. Bedingt durch die Kriegsergebnisse und der daraus resultierenden Zerschlagung des

Deutschen Reiches und seiner Wirtschaftsunternehmen waren dann aber zunächst alle weiteren Aktivitäten bei der Entwicklung von Schienenfahrzeugen zum Erliegen gekommen. Rascher als erwartet und erhofft, vollzogen sich die Neuordnung des Eisenbahnwesens und der industrielle Wiederaufbau. Bald zeigten sich auch die ersten Bemühungen, den Anschluß an jene Entwicklung zu finden, die auf dem Gebiet der Dieselantriebstechnik in anderen Ländern bereits vollzogen worden war. Ende der vier-

ziger Jahre gab es zwar noch kein ausgereiftes Konzept, und auch die Zusammenarbeit mit der UIC¹⁾ und der ORE²⁾, die eine Standardisierung für Diesellokomotiven herbeiführen sollte, bahnte sich erst an. Nachdem aber bereits im Jahre 1948 die Beschaffung neuer mehrteiliger Dieseltriebwagen eingeleitet worden war, verlangte die DB wenig später auch nach neuen Diesellokomotiven, die in der Lage sein sollten, die zum Teil schon recht betagten Dampflokomotiven abzulösen.

Bild 5: Typenskizze der V 80 006.

Zeichnung: H. Obermayer

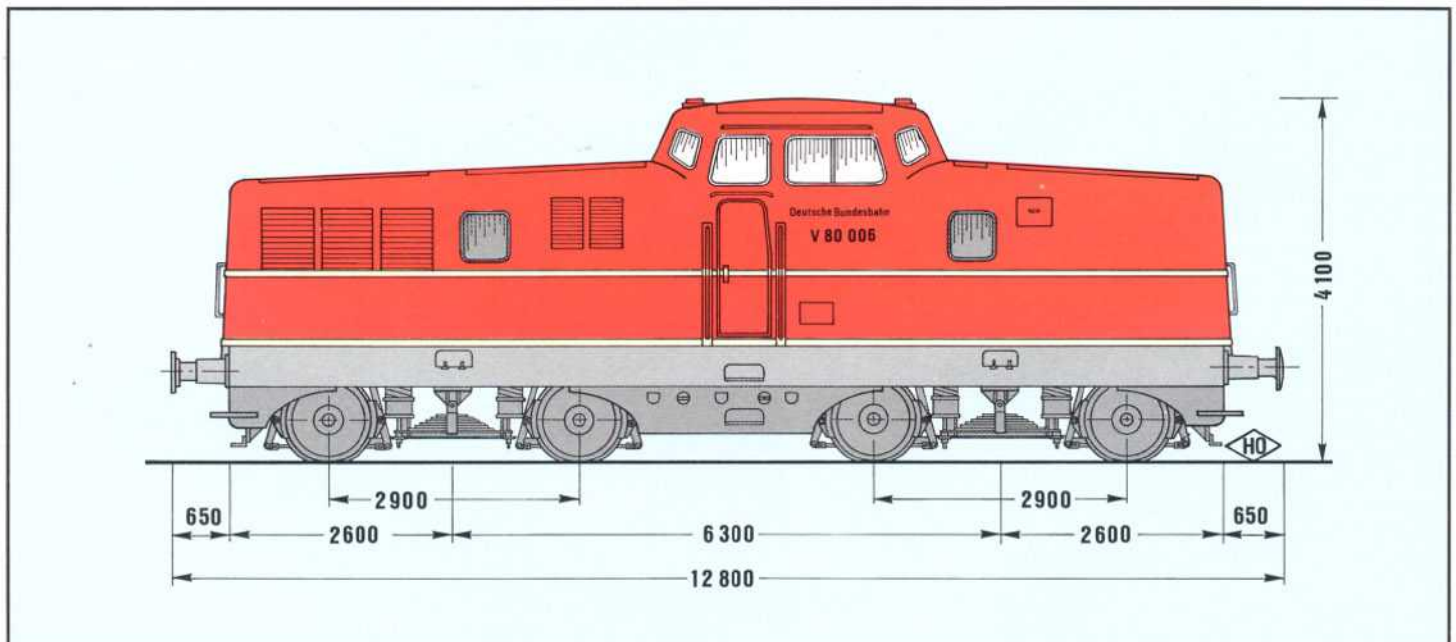




Bild 6: Um die lauten Auspuffgeräusche zu verringern, wurden die Diesellokomotiven der Baureihe V 80 in den späten fünfziger Jahren mit einem Schalldämpfer in Form eines Dachaufsatzes ausgerüstet. Bis 1968 wurden diese wieder entfernt, da sie sich nicht bewährt hatten. Die V 80 006 wurde im Juli 1963 in Nürnberg Hbf abgelichtet. **Foto: A. Schöppner**

Entwicklung und Bau der V 80

Entwicklungsziel war wieder einmal, wie schon so oft in der Vergangenheit, die Schaffung einer Universallokomotive. Verlangt war ein Dieseltriebfahrzeug mit zwei zweiachsigen Drehgestellen und mit einer Achslast von nicht mehr als 15 t. Damit sollten die Voraussetzungen für den Einsatz der Fahrzeuge auch auf Nebenstrecken mit en-

geren Gleisbogen und schwächerem Oberbau geschaffen werden. Eine Antriebsleistung von 800 bis 1000 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 90 bzw. 100 km/h sollten aber auch die Beförderung von Reisezügen auf Hauptbahnen ermöglichen. Gleichzeitig wurde eine Rangiergeschwindigkeit von 4 km/h verlangt, bei der die volle Leistung zur Verfügung stehen sollte. Aus einem hochliegenden Führerstand mußte freie Sicht auf die Strecke, aber auch auf die

Fahrzeugenden gegeben sein. Für den Reisezugdienst war eine Heizkesselanlage einzubauen, für Doppeltraktion und für die Spannung von Wendezügen eine Vielfachsteuerung.

Die Entwicklung der Lokomotive erfolgte unter der Federführung des Eisenbahn-Zentralamtes München zusammen mit Krauss-Maffei in München und der Firma Atlas-MaK in Kiel. Beteiligt waren auch die Maschinenfabrik Esslingen und die Loko-

Bild 7: In Würzburg-Zell entstand am 19.02.1972 diese Aufnahme. Die 280 009 leistet ihrer Schwesterlokomotive 280 010 vor dem Ng 16 929 Vorspanndienste.

Foto: A. Schöppner





Bild 8: Von 1968 bis 1975 waren die Diesellokomotiven der Baureihe 280 in Coburg beheimatet. Die Zuglokomotive des N 2814 war am 15.04.73 die 280 005. **Foto: A. Schöppner**



Bild 9: Mit dem N 8716, der aus einem Pärchen dreiachsiger Umbauwagen gebildet wurde, war am 26.08.77 die 280 007 unterwegs. **Foto: A. Ritz**

Bild 10: Im Endbahnhof der Nebenbahn Bamberg – Schlüsselfeld rangierte die 280 009 am 25.08.77.

Foto: A. Ritz



motivfabriken von Henschel, Jung und Krupp. Die Konzeption der Maschinenanlage lag in den Händen einer Konstruktionsgemeinschaft, die aus dem Eisenbahn-Zentralamt und den Motorenherstellern Daimler-Benz, MAN und Maybach bestand. Einen wesentlichen Beitrag leisteten aber auch die Firmen Maybach in Friedrichshafen und Voith in Heidenheim, denen die Entwicklung der Getriebe oblag. Für die Lieferung der elektrischen Ausrüstung zeichnete BBC, Mannheim, verantwortlich. Die Entwicklung einer leistungsfähigen Heizkesselanlage war der Firma Hagenuk in Kiel übertragen worden.

Je fünf Lokomotiven entstanden in moderner Stahl-Leichtbauweise bei Krauss-Maffei in München und bei der MaK in Kiel. Sämtliche Baugruppen wurden aus Blechträgern, Profilen und Blechen gefertigt und vollständig geschweißt. Diese Spanten- und Schalenbauweise hatte sich zuvor schon bei der Fertigung von Omnibussen bewährt. Einziger Schmuck der glattflächigen Fahrzeuge waren die umlaufenden Zierstreifen aus Aluminium-Strangpreß-Profilen, die später wieder entfernt und durch Farbstreifen ersetzt wurden.

Für den Einbau auf einen dreipunktgelagerten Tragrahmen standen drei Antriebsaggregate zur Verfügung, die von Daimler-Benz, MAN und Maybach entwickelt worden waren. Hierbei handelte es sich um 12-Zylinder-Viertakt-Dieselmotoren in V-Anordnung mit Aufladung durch Abgasturbinen. Je nach Einstellung erbrachten die Maschinenanlagen eine Nennleistung von 800 bis 1100 PS. Später erhielten die Lokomotiven den MTU-Motor MB 12 V 493 TZ mit einer Leistung von 1100 PS.

In den Fahrzeugen der Baureihe V 80 wurde aber nicht nur eine neue Generation von Dieselmotoren erprobt, sondern auch neue Flüssigkeitsgetriebe und Gelenkwellen für die Kraftübertragung. Eine ausführliche Beschreibung der technischen Ausstattung der V 80 war bereits im Eisenbahn-Journal 5/1982 enthalten.

Die Erprobung und der Betriebseinsatz der V 80

Noch im Herbst des Jahres 1951 konnte mit der Erprobung der von Krauss-Maffei fertiggestellten V 80 001 begonnen werden. Kleinere Mängel und Schwachstellen waren bald beseitigt, die Indienstellung der zehn Lokomotiven konnte 1952 nach der Abnahme im AW Opladen erfolgen.

Nach einer weiteren Erprobung, nun auch im Verschiebedienst, kamen die Maschinen in den Großräumen Frankfurt und Nürnberg im Vorortverkehr zum Einsatz, sehr oft mit Wendezügen. Erste Heimatdienststelle war das Bw Griesheim der ED Frankfurt. Schon bald danach folgte die Umbeheimatung zum Bw Bamberg der BD Nürnberg. Dort verblieben die Maschinen bis zu ihrer im Jahre 1976 beginnenden Ausmusterung. Nach der Beseitigung einiger sich noch zeigender Mängel konnten die Fahrzeuge in nahezu allen Diensten auf den Haupt- und Nebenbahnen Frankens eingesetzt werden. Vorübergehend trugen die Führerhausedächer große Schalldämpfer, die sich offensichtlich aber nicht bewährt haben.

Mit der 280 004 schied im Herbst des Jahres 1976 die erste Maschine dieser Baureihe



Bild 11: Bei Münchberg wurde im Juni 1972 der 280 004 mit einem aus vierachsigen Umbauwagen bestehenden Personenzug im Bild festgehalten.

Foto: U. Geum

Bild 12: Mit dem Güterzug 69 763 rangierte die 280 002 in Mönchsumbach.

Foto: A. Ritz





Bild 13: Als Vertreterin ihrer Baureihe wurde die V 80 002 in den Museumsbestand der DB übernommen. Mit einem Sonderzug war sie im Oktober 1984 auf der Strecke Schellenberg – Ebrach unterwegs. Foto: G. Hoch

aus dem Betriebsdienst aus. Im März 1977 erfolgte die Überführung der nach Italien verkauften Lokomotive. Wenig später, im Oktober 1977, wurde die 280 010 von der Hersfelder Kreisbahn erworben. Zur selben Zeit kam es zu Verhandlungen über den Verkauf

der noch verbliebenen acht Lokomotiven nach Italien. Noch im Dezember traten die 280 001 und 003 die Fahrt über die Alpen an. Italien war im März und April 1978 auch das Ziel der Fahrzeuge 280 006, 005 und 008. Die 280 008 hatte kurz zuvor als letzte planmäßi-

ge Leistung einer 280 einen Nahverkehrs zug von Bamberg nach Maroldswesach und zurück gefahren. Zu jener Zeit befanden sich dann nur noch die 280 002, 007 und 009 im Einsatzbestand der DB. Sie wurden bei Bedarf eingesetzt und zum 30. Juni 1978 ausge-

Bild 14: Diesellokparade am 26.10.1980 im AW Nürnberg (v. l. n. r.): 280 002, 212 331, 290 293, 220 081 und 218 275.

Foto: A. Schöppner

