



(Füllseite)

**2/89**

ISSN 0720-051X 15. Jahrgang

**Einzelausgabe**

DM 9,50 öS 75,—  
sfr 8,50

Verlag und Redaktion:

**Hermann Merker Verlag GmbH**

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5

Telefon (08141) 5048 - 49

Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Verlagsleiter: Siegfried Säurle

Redaktion: Hermann Merker  
Horst Obermayer  
Andreas Ritz  
Anzeigen: Elke Albrecht  
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, 24

1989 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.

Abonnement (1989): DM 104,50 (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto

1989 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

Abonnement (1989): DM 74,— (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802

(BLZ 700 10080)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

(BLZ 70163370)

Dresdner Bank Nr. 695918000

(BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis 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.

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



# Aus dem Inhalt . . .

Seite

Der Beginn einer neuen Epoche (Vorserienlokomotiven der Baureihe V 160)	4
Nur eine Nebenbahn (Die Lokalbahn Rosenheim – Frasdorf)	16
EuroCity (Neue Verbindungen ab Sommerfahrplan 1989)	24
Dem Manne kann geholfen werden . . . (Das Schicksal der preußischen Dampftriebwagen Bauart Stoltz)	32
Sechzig Jahre »Achtziger«	34
Märklins »Bulli« in der Baugröße H0	44
Geschlagen um eine Nasenlänge	46
Nürnberger Spielwarenmesse 1989	47
Kommt die zweistöckige S-Bahn?	65
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	68
Mini-Markt	70
ROCO LINE – der neue Modellbahn-Fahrweg	80
<b>53</b>  Lokalbahnidylle im Bayerischen	84
<b>54</b>  Zwei Anlagen in einer Auf Trab gebracht . . . (Schmalenbach-Tauschradsätze für H0-Fahrzeuge)	88
Der »Dorftrottel« aus Wien (Die Baureihe 3071 der ÖBB in H0)	92
Schaufenster der Neuheiten	100
Sonderfahrten und Veranstaltungen	104
Bücherecke	107

## Zu unserem Titelbild:

„Der Beginn einer neuen Epoche“ lautet die Überschrift des Beitrags über die Vorserienlokomotiven der Baureihe V 160 der Deutschen Bundesbahn auf Seite 4 ff. in dieser Ausgabe. Unser Titelbild zeigt die Museumslokomotive V 160 003 mit einem Sonderzug auf der Strecke Trier – Hermeskeil. Die Aufnahme entstand am 14.10.1984 in Grünhaus-Mertesdorf.

Foto: H.-J. Jakubowski



Bild 1: Lokporträt der Vorserienlokomotive 216 004 (Bw Geisenkirchen-Bismarck am 22.02.1980).

Foto: L. Walter

# Der Beginn einer neuen Epoche

## Vor 30 Jahren entstanden die ersten einmotorigen Großdiesellokomotiven der DB

Ein erstes Typenprogramm zur Beschaffung leistungsfähiger Dieselloks hatte die Deutsche Bundesbahn schon 1950 erarbeitet. Neben Fahrzeugen für den Verschiebedienst

sah die Studie auch Lokomotiven für den Einsatz auf Nebenbahnen sowie, als größte Einheiten, die zweimotorigen Maschinen der Baureihe V 200 vor. Darüber hinaus sollte

eine Mehrzwecklokomotive für den mittelschweren Dienst in das Beschaffungsprogramm aufgenommen werden. Man strebte die Entwicklung einmotoriger Fahrzeuge mit einer Leistung im Bereich um 1 600 PS an. Der damaligen Einteilung entsprechend sollten sie die Baureihenbezeichnung V 160 erhalten. Großmotoren derartiger Leistung befanden sich bereits in der Erprobung, hatten aber noch nicht die Serienreife erlangt. Weniger günstig war die Situation bei den Strömungsgetrieben für die hydraulische Kraftübertragung. Sie waren damals nur für Leistungen bis um 1 100 PS verfügbar. Größere Getriebe wurden entwickelt; der Beweis ihrer Verwendbarkeit in höheren Leistungsbereichen stand jedoch noch aus. Als man dann über neue, schnelllaufende 16-Zylinder-Dieselmotoren mit einer Nennleistung von 1 600 PS verfügte, schloß das BZA München im Jahre 1956 mit der Lokomotivfabrik Fried. Krupp in Essen einen Entwicklungsauftrag ab. Ihm folgte 1958 die Bestellung von sechs Loks als Prototypen einer neuen Fahrzeuggeneration. Das Grundkonzept sah eine Mehrzweckmaschine mit zweiachsigen Drehgestellen, zwei Führerständen und zwei Geschwindigkeitsbereichen – 120 km/h Höchstgeschwindigkeit im Schnellgang, 75 km/h im Langsamgang – vor. Ihre Länge über Puffer sollte

Bild 2: Die 1960 in Dienst gestellte V 160 001 wurde von der Deutschen Bundesbahn zunächst intensiv erprobt; hier ist sie mit einem Meßwagen gekuppelt.  
Foto: DB (G. Steidl)





Bild 3: In Puttgarden an der Vogelfluglinie wurde um 1965 die V 160 001 im Bild festgehalten.

Foto: F. Ernst

Bild 4: Mit dem Gag 58137 aus Oberhausen West ist die 216 003 soeben in Flandersbach eingetroffen (15.05.1983).

Foto: T. Feldmann





**Bild 5:** Am 10.09.1964 leistete die 50 476 einer Vorserienlokomotive der Baureihe V 160 mit dem P 3123 (Lübeck – Neustadt/Holstein) Leervorspann.  
Foto: J. Schweichler



**Bild 6:** Mit einer Wendezuggarnitur, die auf der Lokseite durch einen zweiteiligen Doppelstockwagen verstärkt wurde, ist die V 160 007 hier unterwegs (Hamburg Hbf im November 1962).  
Foto: W. Schmaffeld, Sammlung Neumann



**Bild 8:** Typisch für die Einsätze der Vorserienlokomotiven der Baureihe V 160 in den sechziger Jahren: mit ihnen waren die Wendezüge zwischen Hamburg und Lübeck bespannt.  
Foto: Krupp Maschinentechnik GmbH

16 000 mm betragen. Bei einer größten Achsfahrmasse von 18 t war an den Einsatz der Fahrzeuge im mittelschweren Reisezug- und Güterzugverkehr auf Hauptbahnen gedacht. Doch entsprechende Dienste auf hauptbahnähnlichen Nebenbahnen sollten gleichfalls verrichtet werden können. Mit der Baureihe V 160 wollte man im Rahmen des angestrebten Strukturwandels in der Zugförderung allmählich die Dampflokomotiven der alten preußischen Gattungen P 8, P 10, G 8 und G 10 ersetzen. Nach Indienststellung größerer Serien war zudem an die Ablösung der Einheitsloks der Baureihen 03 und 50 gedacht.

Noch während der Entwicklungsphase der Lokomotiven konnte die Motorleistung durch Aufladung und Ladeluftkühlung auf 1 900 PS gesteigert werden. Eine Erhöhung der Achsfahrmasse auf 18,25 t wurde in Kauf genommen, auf eine Reduzierung der Betriebsvorräte verzichtet. Unter dem Rahmen ordnete man zwei Behälter für den Dieselmotorkraftstoff mit einem Fassungsvermögen von je 1 625 l sowie einen weiteren, 100 l fassenden unter dem Dach an. Besondere Berücksichtigung bei der Lastberechnung und Lastverteilung verlangte auch die für die Zugheizung erforderliche ölgefeuerte Heizanlage der Bauart Hagenuk. Sie wurde über dem Drehgestell hinter dem Führerstand 2 untergebracht. Die Betriebsvorräte für die Zugheizung beliefen sich auf 850 l Heizöl und 3 000 l Kesselspeisewasser. Das große Antriebsaggregat – ein 16-Zylinder-Dieselmotor in V-Anordnung von Daimler-Benz oder von Maybach mit einer Nennleistung von 1 900 PS bei 1 500 Umdrehungen pro min – war über dem zweiten Radsatz des Drehgestells hinter dem Führerstand 1 eingebaut. In der Fahrzeugmitte erhielt das große Voith-Turbogetriebe L 218 rs seinen Platz und darüber, unter dem Dach, die ausladende Anlage der Ladeluftkühlung.

Die Turbogetriebe waren eine Neuentwicklung der Voith GmbH in Heidenheim. Der am 13. Oktober 1958 mit dem BZA München geschlossene Vertrag sah zunächst den Bau von sechs Getrieben vor. Sie wurden unter dem Kennwort "Debe 75" gefertigt. Als Liefertermin für das erste Getriebe mit der Fabrik-Nr. 9440 war Dezember 1959 vereinbart; Die anderen fünf sollten von Mai bis Juli 1960 folgen. Der Stückpreis betrug 82 345,- DM. Für die von Krupp gebauten Lokomotiven V 160 001 bis 006, Fabrik-Nrn. 4044 bis 4049, lieferte Voith auch noch ein identisches Ersatzgetriebe, das aber die interne Bezeichnung "Debe 84" erhalten hatte. Die bei Henschel in Kassel bestellten Vorauslokomotiven V 160 007 bis 009, Fabrik-Nrn. 29 798 bis 29 800, bekamen ebenfalls Turbogetriebe von Voith, die aus der Reihe 2 "Debe 86" stammten. Die Auslieferung erfolgte im Zeitraum zwischen März und September 1961, der Einbau des ersten Getriebes bei Henschel aber erst im März 1962. Zu diesem Zeitpunkt hatten die Lokomotiven

**Bild 7:** Mit dem Eilzug 812 (Kiel – Hamburg) verläßt die V 160 002 am 31.08.1964 den Lübecker Hauptbahnhof.  
Foto: J. Schweichler





**Bild 9:** Die 216 003 befördert hier bei Heiligenhaus-Laubeck im Angertal den Güterzug 66586 nach Hattingen.

Foto: T. Feldmann

**Bild 10:** Keine schwere Last bedeutete für die 216 003 und die 221 137 dieser Güterwagen. Die beiden Diesellokomotiven befinden sich am 06.11.1983 bei Neheim-Hüsten auf der Rückfahrt von Neheim-Hüsten nach Wanne-Eickel.

Foto: T. Feldmann





Bild 11: Am Abzweig Anger entstand am 02.11.1978 diese Aufnahme der 216 008 mit dem Gdg 58103.

Foto: W. Bügel

Bild 12: Am 31.08.1985 begegnete die Museumslokomotive V 160 003 mit einem Sonderzug nach Nürnberg im Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg einem Triebzug der Baureihe 614.

Foto: W. Bügel





von Krupp zum Teil schon einen längeren Erprobungsabschnitt durchlaufen. Das erste dieser Fahrzeuge war noch 1959 fertiggestellt worden. Die Übergabe der Maschinen

an die DB fand aber erst von August 1960 bis März 1961 statt. Bei der Entwicklung der V 160 hatten die am Bau beteiligten Firmen einige Schwierigkeiten zu überwinden.

Neben anderen Problemen traten während des Anfahrens mit größeren Anhängelasten Schleuderschwingungen auf. Bis zum Anlauf der Serienfertigung ließ sich jedoch

**Bild 13 (oben):** Die 216 003 mit dem Gag 58000 aus Gladbeck am Haken ist vor der imposanten Kulisse des Mannesmann-Werkes in Duisburg-Huckingen kaum auszumachen (14.02.1983). **Foto: T. Feldmann**

**Bild 17:** Die Museumslokomotive V 160 003 präsentiert sich am 02.10.1987 im Bw Gelsenkirchen-Bismarck dem Fotografen (auf der Drehscheibe im Hintergrund steht die 221 127). **Foto: T. Feldmann**

**Bild 14:** Mit einem Sonderzug überquert die 216 003 am 07.11.1981 die Hohenzollernbrücke in Köln. **Foto: W. Bügel**

