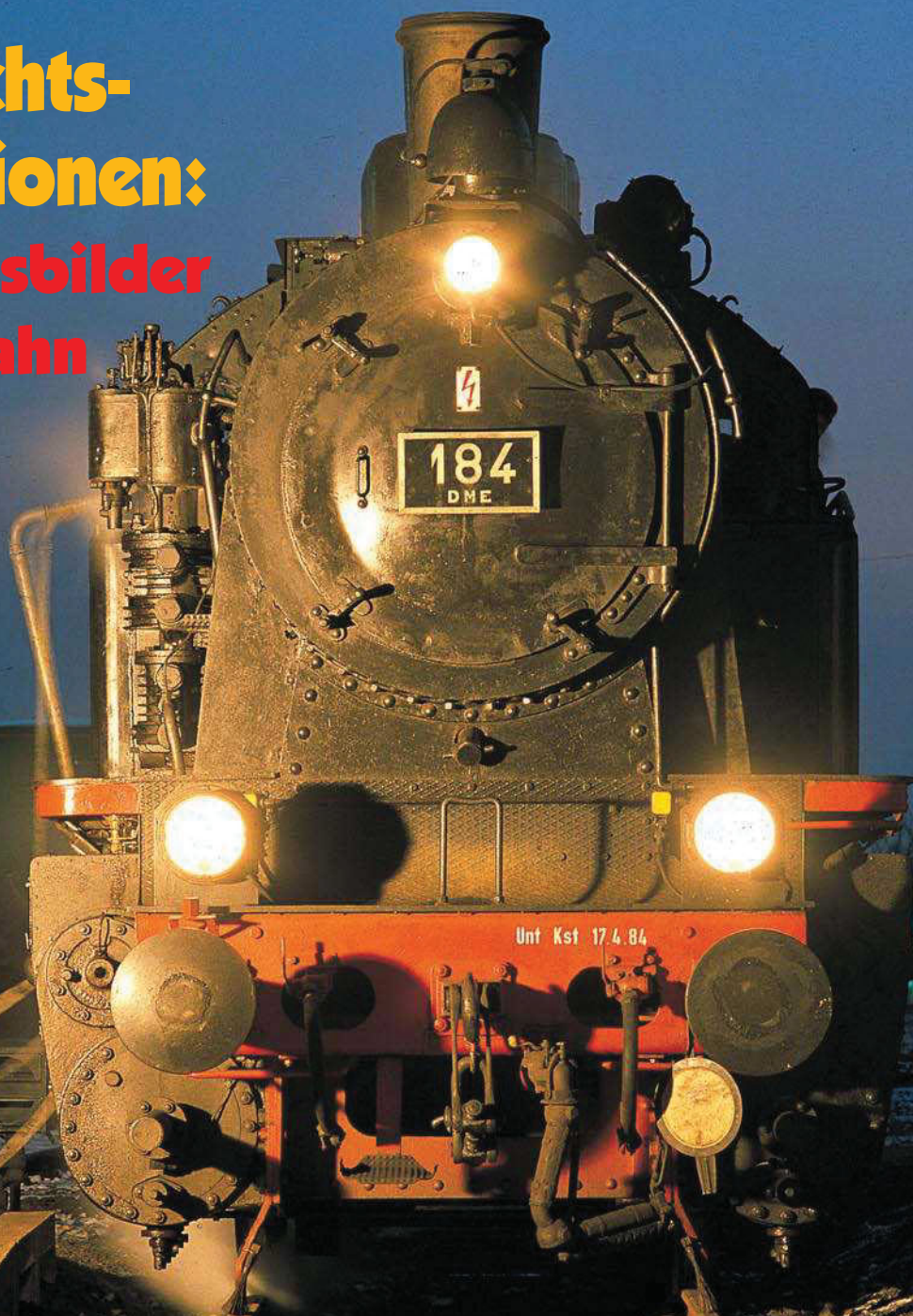


Eisenbahn JOURNAL

Januar
1/2003

**Weihnachts-
Impressionen:
Stimmungsbilder
bei der Bahn**



Neue Modelle rechtzeitig zum Fest:

**BR 81 Fleischmann, BR 044 Roco, BR 45 Liliput,
V 15 Brawa, E 63 Piko, BR 185 Roco und Piko-Hobby**



Editorial

Fast kann man es schon nicht mehr hören: Allerorten ergehen Sparforderungen, werden Sparzwänge regelrecht beschworen, fühlt sich der Eine oder Andere gar bemüßigt (ob zutreffend oder nicht), an die berühmt-berüchtigten Maßhalte-Appelle des Wirtschaftswunder-Kanzlers Ludwig Erhardt zu erinnern. „Wenn einer den Kinosaal verläßt, können die Anderen besser sehen“, tönte neulich ein Mann mit Sitz und Stimme in einem namhaften Gremium. Er meinte damit wohl die unleugbare Tatsache, dass längst nicht jedes Unternehmen die gefährlichen Untiefen dieser wirtschaftlichen Krisenzeit ohne Grundberührung oder Bruch durchschiffen wird, was (in der Lesart des zitierten Sprüche-Schmieds) die Mitbewerber dann wohl als Chance begreifen sollen. Man kann es aber auch anders sehen: Bekanntlich belebt Konkurrenz das Geschäft; und wenn *die* ausbleibt, geht das bisweilen halt sehr zu Lasten der Qualität. In der Branche, zu der auch die Verlagsgruppe Bahn und das Eisenbahn-Journal gehören, kann sich gewiss niemand über einen Mangel an Masse beklagen. Auf Ausstellungen und Messen hört sich das aus dem Munde manch eines treuen Lesers dann so an: „Schon wieder ein Sonderheft, noch ein Special – wer soll denn das alles noch überschauen, geschweige denn kaufen und bezahlen? Könnt ihr nicht ein wenig langsamer machen, damit man nachkommt und nicht auf manchen interessanten Titel verzichten muss?“ Wie, bitteschön, reagiert man auf so eine Frage? Wir haben lange darüber diskutiert und entschieden: Soll unsere vom Leser hochgeschätzte Qualität beibehalten werden, soll unser Programm logisch, überschau- und damit auch erwerbbar bleiben, dann kann eine sinnvolle Beschränkung, die berühmte Konzentration auf Wesentliches, wohl nur ratsam und weise sein. Kurz und gut: Wir präsentieren Ihnen im kommenden Jahr neben unseren 12 Monatsausgaben sechs Sonderbroschüren zu interessanten Themen vom Vorbild, wobei vier „Sonder-Ausgaben“ die beliebten Lokomotivporträts und zwei „Specials“ spezielle Eisenbahnthemen (etwa regionaler Provenienz) enthalten. Die Modellbahner können sich auf sechs Sonderbroschüren freuen, vier zum Thema „Anlagenbau & Planung“, zwei im leuchtend roten Outfit der Reihe „Super-Anlagen“. Falls Sie mitgezählt haben: Das sind je Monat eine Monatsausgabe und eine Sonderbroschüre. Während erstere immer um den 12. erscheint, wird letztere schon ab dem 5. des Monats zu haben sein.

Noch ein Wort zur Harmonie der Weihnachtszeit: Seit fast einem Jahr leben wir in der VGB-Familie und wir leben gut miteinander. Wer uns auf den großen Messeständen mit dem VGB-Turm besucht hat, durfte teilhaben an der entspannten, freundlichen Atmosphäre in unserem Team. Was in Sinsheim und Dortmund vielleicht noch Versuch war – in Leipzig hatten wir dann die ganz große Form gefunden, die sich in Köln fortsetzen ließ. Auch das mit der Lok in Leizig werden wir wiederholen, natürlich nicht mit derselben. Welche dann? Das verraten wir nicht! Nur so viel: Wenn Sie einen Orientierungspunkt in der Flut und Brandung der Branche suchen – bei uns sind Sie richtig! Bis bald also! **FRANZ RITTIG, MARKETING**



Diesellok-Historie: Die V 80 als Wegbereiterin des DB-Diesellok-Typenprogramms, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

Bahn-Emotionen:	
Dienst-Weihnacht	6
Diesellok-Historie:	
V 80: Die Wegbereiterin	10
Foto-Reportage:	
Sieben Kilometer Bahn pur	18
Baureihe 58:	
Die erste deutsche Einheitslok?	22
DR-Dampf vor 20 Jahren:	
Reko-Revival am Mittellandkanal	24
Altbauloks in Österreich:	
Abgang der Oldies	28
Schweizer Spezialität:	
Die Roten Pfeile	30
Eine vergessene Gattung: Latrinenwagen, Teil 3	
Langlebige Diener	34

Titel: Stimmungsvolle Weihnachtszeit – auch auf der Schiene. Wie ein Christbaum-Symbol wirkt hier die ELNA 184, die Ende 1986 in Darmstadt-Kranichstein aufgenommen wurde. Abb.: Joachim Seyferth

Super-Anlage: H0-Anlage Vinkeveen mit Windmühlen und Kanälen, vom niederländischen Modelspoorteam, ab Seite 62





DR-Dampf vor 25 Jahren: Reko-Revival mit 41ern am Mittellandkanal, von Helge Scholz, ab Seite 24

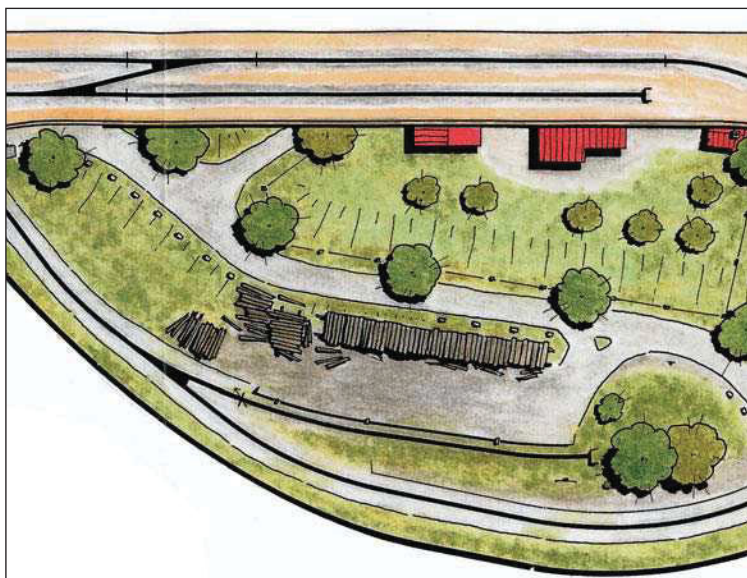


Eisenbahnen in der Schweiz: Die Roten Pfeile in diversen Variationen, von Beat Moser, ab Seite 30

Modell

Baureihe 45 in H0 von Liliput: Comeback der Gigantin	54
Baureihe 81 von Fleischmann in H0: Schwarzer Super-Schleicher	56
Neu in H0: BBC-Ausführung der E 63 von Piko Kleiner Elektrohobel / Version Zwei	58
H0-Bausatz von Heico: Eine Wasserstation nach preußischer Bauart	60
H0-Anlage aus den Niederlanden: Gemüseauktion in Venkeveen	62
H0e-Anlage mit viel Selbstbau nach westfälischen Motiven: Station Hövelhof	68
Weihnachtdiorama in H0: Stiii-hille Naacht!	74
H0-Minianlage nach Vorbild: Schwarzenbach A bissl was geht immer ...	80
Quattro Stagione, das Finale – Folge 21: Ein Überführungsbauwerk	84
Seidenstickers Dioramenschätze: Der Anheizplatz von Bezau	88
Reichsbahn-Bayern selbst gebaut: Der Postwagen bayPost 3/10 in H0	90
Bastelpraxis: Fahrraddraisine	93

Anlagenplanung: H0-Minianlage nach Vorbild des Bhf Schwarzenbach, von Christian Gerecht, ab Seite 80



Rubriken

Bahn-Notizen	37
Modell-Neuheiten	46
Mini-Markt	96
Auktionen • Börsen • Märkte	105
Sonderfahrten und Veranstaltungen	105
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Bücher-Ecke	110
Bahn-Post	111
Bestellkarten zum Heraustrennen	115

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Matussek, Archiv Ritz, Helge Scholz, Bruno Hitz,
EJ-Helge Scholz, Christian Gerecht, Bruno Kaiser*

Anlagenbau: Überführungsbauwerke auf der Anlage Quattro Stagioni in H0, von Bruno Kaiser, ab Seite 84





Mehr Stimmung schafft kaum eine andere Jahreszeit: Weihnachten 1986 im Bahnhof Heigenbrücken.

Dienst- Weihnacht

Während adventliche Stimmung im heutigen Bahn-Ambiente nur noch selten zum Ausdruck kommt, brachten zu Bundesbahn-Zeiten Weihnachtsbäume und Lichterschmuck Glanz in dunkle Dezembertage – in Bahnhöfen ebenso wie in den nur für die Eisenbahner zugänglichen Bereichen verschiedener Dienststellen. Ob nun das kleine Bäumchen am Fahrkartenschalter, die Lichtkette am Stellwerksfenster oder jene weithin leuchtenden Christbäume im Gleisvorfeld – alle verströmten eine besondere Atmosphäre voll Ruhe und Besinnlichkeit. Eindrücke

■ VON JOACHIM SEYFERTH (TEXT UND BILDER)



Der gespiegelte Christbaum – oder: Da kann sogar ein Schlussläufer glänzen. Wiesbaden Hbf, 21. Dezember 1983.

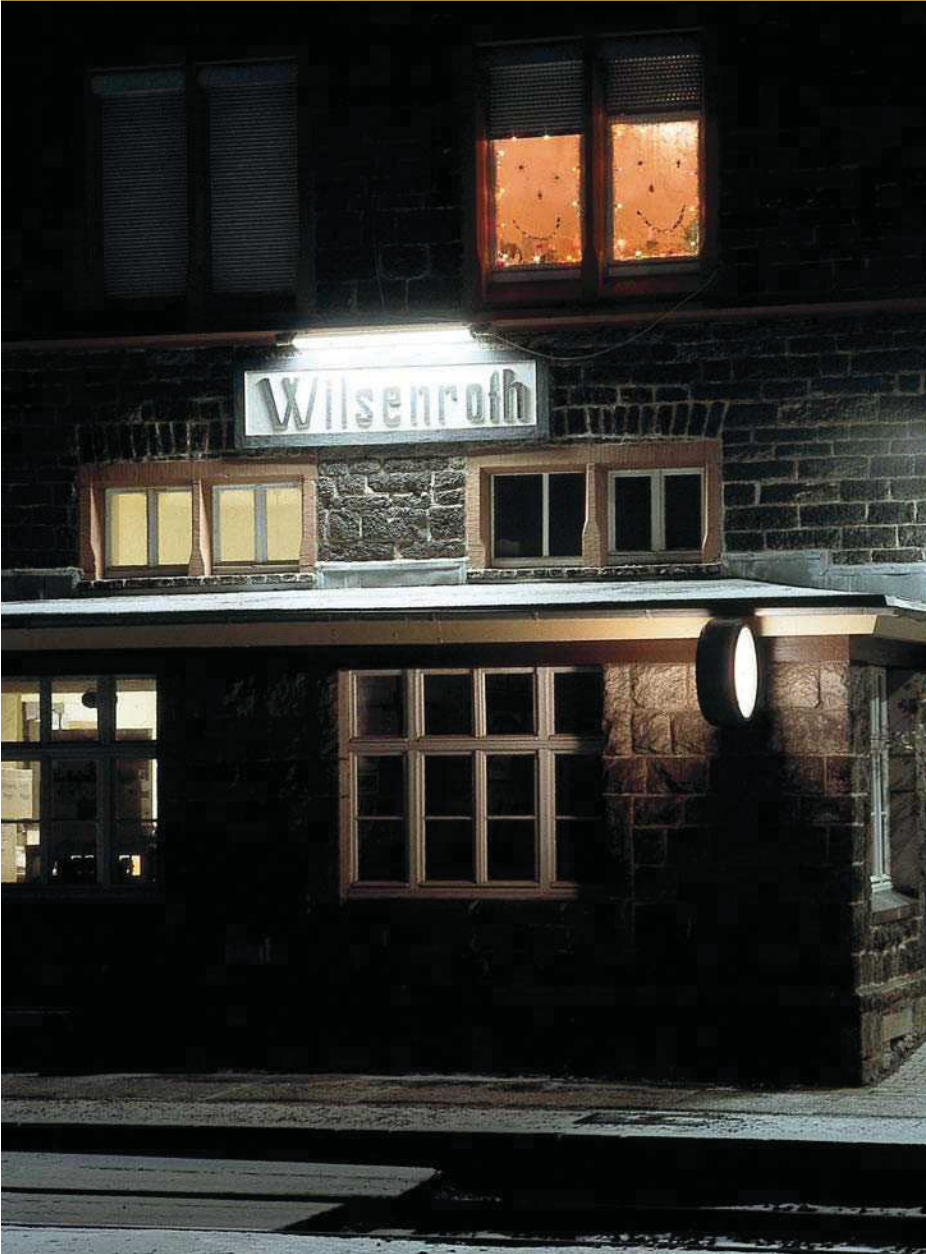


„LANGE VOR ABGANG DES ZUGES“ erreichen wir den Bahnhof, in dessen Schalterraum ein großer Christbaum mit vielen brennenden Kerzen das triste Milieu verschönerte.“

Adventliche Atmosphäre im öffentlichen und nichtöffentlichen Bahnbereich, wie es sie heute kaum noch gibt: Christbaumlichter hinterm Stellwerksfenster (Gensing-Horrweiler, 1989) und der große Baum als besinnlicher Mittelpunkt in der Schalterhalle (Wiesbaden Hbf, 1981).

Dies schrieb Karl-Ernst Maedel in seinem Text „Eine Weihnachtsgeschichte“ aus dem Eisenbahnbuch-Klassiker „Dampf überm Schienenstrang“. Das triste Milieu vieler Schalterhallen ist geblieben, gerade auch weil an den wenigen heiligen Wintertagen eben kein Weihnachtsbaum mehr die Reisenden empfängt. Und in den modernen Ladengalerien mit Gleisanschluss hat der naturverbundene Lichtkegel längst den optischen Wettlauf mit Leuchtreklamen und blinkenden „Touch-Screen“-Automaten verloren und ist eine Reizüberflutung unter vielen, die nicht mehr als besinnlicher Mittelpunkt wahrgenommen wird.

Der Weihnachtsbaum in den Hallen und vor den Empfangsgebäuden der Großstadtbahnhöfe ist auch heute noch meist Standard, doch längst verschwunden ist er aus dem Gleisvorfeld fernab der durcheinanderwuselnden Menschenmenge. Wo der längste Bahnsteig endete, nur noch Eisenbahner schmale Dienstwege benutzen durften und Stellwerke das Spiel der Weichen besorgten, stand



Auch im Großstadtbahnhof wie ein Schutzheiliger: Der Weihnachtsbaum ganz weit draußen am Stellwerk. Frankfurt (M) Hbf, Dezember 1982.

Vor allem abends und nachts grüßen Lichterketten Reisende und Personal auf kleineren Stationen (Bahnhof Wilsenroth, 1986) ebenso wie in Großstadtbahnhöfen. Heute herrscht Tristesse oder Reizüberflutung.

Beim **HEILIGABEND-DIENST** mit Christbaum und Gebäck erschien die Nacht etwas heller als sonst. Und die Kontrolllampen strahlten intensiver.

früher ein weiterer Baum und begrüßte insbesondere in der Dämmerung und den Abendstunden die ankommenden Reisenden, seine Zweige und sein Lichterglanz ganz der winterlichen Witterung ausgesetzt. Wie ein Schutzheiliger stand er dort und verströmte in diesem Meer der relativen Ruhe seinen Frieden. Doch wer bräuchte ihn noch zu diesen Zeiten, wo keiner mehr im Zug von seiner Zeitung oder seinem Laptop aufblickt?

DIE MEISTEN WEIHNACHTS-SYMBOLE standen und stehen aber gar nicht im öffentlichen Raum der Reisenden, sondern grüßen von den unterschiedlichsten Diensträumen aus: der von der Köchin liebevoll geschmückte Baum in der Eisenbahner-Kantine, die bunten elektrischen Kerzen hinter den Stellwerksfenstern, der Mini-Baum aus Plastik am Platz des Fahrkartenverkäufers. Zu Zeiten der ordentlich verbeamteten Deutschen Bundesbahn gab es sogar den Begriff „Dienstweihnachtsbaum“ – Größe und Dauer der Aufstellung waren natürlich vorgeschrieben! Doch auch diese Zeiten sind vorbei, in der Epoche der Bahn-Privatisierung ist der saisonale Baumschmuck längst in die Privathände der „Mitarbeiter“ übergegangen und liegt die meiste Zeit des Jahres im Karton verstaut in den Kellerecken der

Diensträume oder wird von zu Hause mitgebracht. Die modernen Bahnmanager unserer Zeit sind froh, an Heiligabend für ein paar Stunden im Familienkreis den Stress ihrer Aktiengesellschaft verdrängen zu können – ihnen ist es reichlich schnuppe, wer wo in ihrem enorm vergrößerten Verantwortungsbereich für den traditionellen Weihnachtsschmuck gesorgt hat.

Dabei war es noch vor wenigen Jahren Usus, dass in den frühen Abendstunden des 24. Dezember die Bahnhofsvorsteher in Begleitung eines Vertreters der gewählten Eisenbahner-Gewerkschaft jene Kollegen besuchten, die auf einsamen Stellwerken und Schrankenposten ihren gewohnten Dienst rund um die Uhr leisten mussten. Es gab einen dankenden Händedruck und eine kleine Tüte mit Gebäck und Naschwerk – sogar ein paar Likörpralinen umgingen auf augenzwinkernde Art das sonst so strenge Alkoholverbot am Arbeitsplatz!

Die Nacht draußen erschien ein wenig heller als sonst, die Kontrolllampen von Streckenblock und Stelltafel schienen ein wenig intensiver in den abgedunkelten Raum zu strahlen, und das schlanke Spitzenlicht eines herannahenden Zuges war plötzlich symbolhaft auf die typische Form des Lichterbaumes reduziert: Weihnachten! □

Kalter Wintermorgen in der kleinen Wiesbadener Station Waldstraße am 24. Dezember 1982:
Fast ein gemütlicher Zufluchtsort. Im Blick auf den eingefahrenen ETA 515 vermischte sich die Spiegelung eines kleinen bunten „Dienstbäumchens“.



DIESELLOK-HISTORIE

V 80:

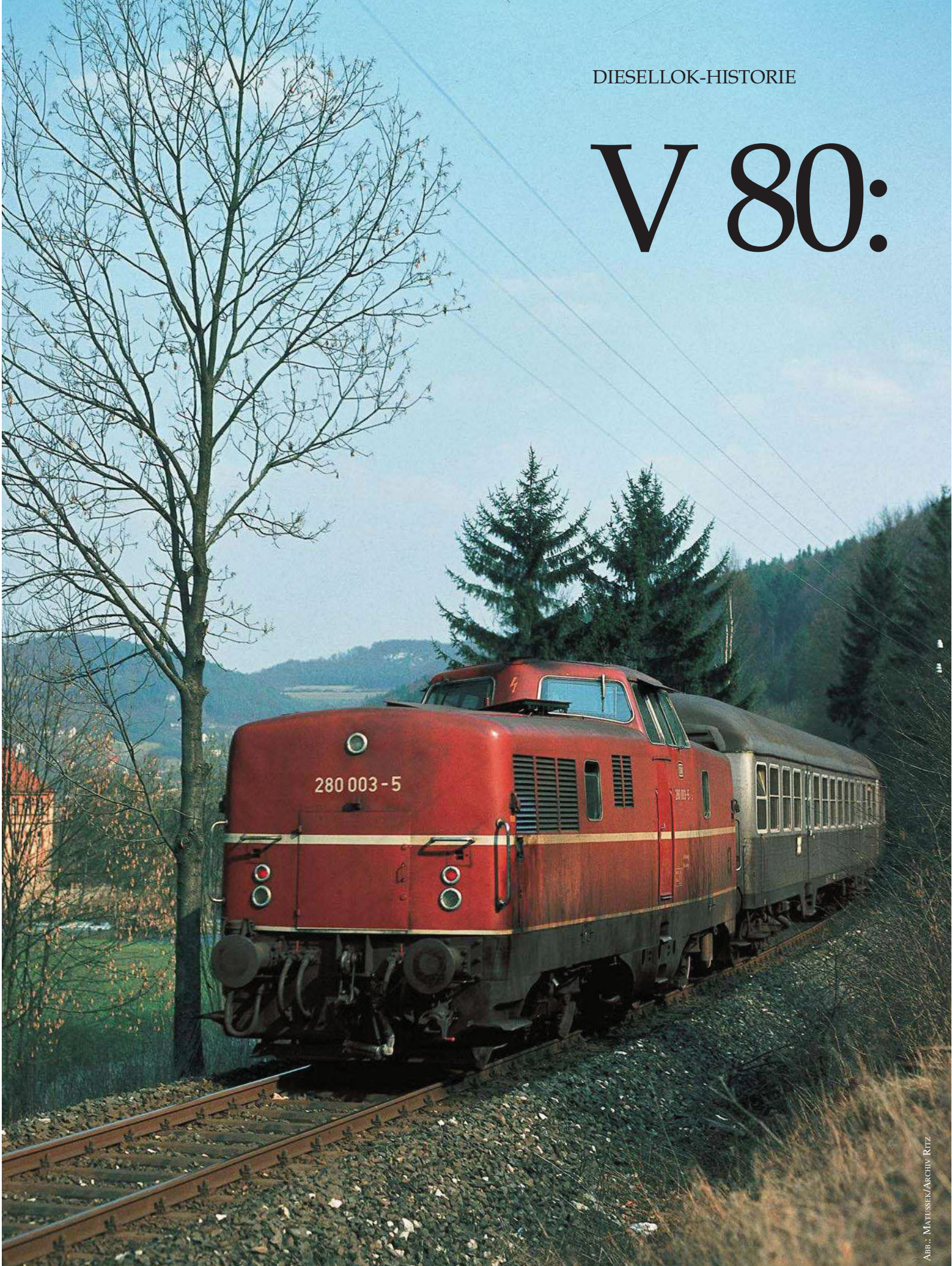


Abb.: MATUSEK/ARCHIV RITZ

Die Wegbereiterin

Ihre Entwicklung war vom Pioniergeist beschwingt und ihre Vorreiterrolle spielte sie gut. Dennoch wurden von der V 80 nur zehn Exemplare gebaut. Diese standen dann aber immerhin 25 Jahre im Dienst der Deutschen Bundesbahn. Ein Baureihen-Porträt

■ VON KONRAD KOSCHINSKI

Mit der ersten für die DB entwickelten Diesellok setzten die Konstrukteure einen Meilenstein. Erstmals wagten sie es, die vier Achsen einer Drehgestell-Lokomotive – von einer Kraftmaschine ausgehend über ein Flüssigkeitsgetriebe – mittels Kardanwellen anzutreiben. Wer wagt, gewinnt: Mit dem erfolgreichen Probeinsatz der 1951/52 gelieferten zehn V 80 obsiegte die Innovationsfreudigkeit über die gegen den Gelenkwellenantrieb noch immer vorgebrachten Bedenken. Abweichend vom internationalen Trend gab die DB der hydraulischen Kraftübertragung endgültig den Vorrang. Hinsichtlich Anfahr- und Übertragungsmoment war sie prinzipiell überlegen, zudem bot sie gegenüber der dieelektischen Kraftübertragung (mit schweren Gleichstromgeneratoren) den Vorteil einer geringeren Einbaumasse und eines geringeren Einbauvolumens.

Die Bewährung der V 80 machte den Weg für den Bau der projektierten V 200 frei, denn aus Sicht der jungen DB ließ sich der Bau einer zweimotorigen Großlokomotive wirtschaftlich nur rechtfertigen, wenn erprobte Konstruktionselemente verwendet werden konnten. Da die V 80 bereits im Hinblick auf die freizügige Tauschbarkeit möglichst vieler Teile konzipiert

worden war, bildete sie das Fundament für das Typenprogramm von 1955. Sie wurde zur Urahnin aller DB-Streckendieselloks.

Freilich ist hier auch an die 1935 für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gebaute V 16 101 zu erinnern, welche als V 140 001 bis 1953 bei der Bundesbahn im Dienst stand. Sie war die erste dieselhydraulische Großlokomotive der Welt überhaupt, besaß aber noch Blindwellenantrieb mit auf drei Achsen wirkenden Treib- bzw. Kuppelstangen. Trotz des relativ schweren, langsamlaufenden Motors und des Blindwellenantriebs wog diese 1'C1'-Lok nur 75 t und stellte die Betriebstauglichkeit der leichtgewichtigen dieselhydraulischen Streckenlok unter Beweis. Auch darauf stützte sich die DB, als sie schon 1950 im Typenerprobungsprogramm für Dieseltriebfahrzeuge die hydraulische Kraftübertragung favorisierte. Des Weiteren lagen langjährige gute Erfahrungen mit dem Gelenkwellenantrieb in Triebwagen vor. Schnelllaufende Dieselmotoren hatten inzwischen eine Leistungsstufe erreicht, die sie auch für den Lokbau interessant machte, und nicht zuletzt konnte sich die DB auf das Know-how der Firma Voith stützen, des weltweit erfahrensten Herstellers hydraulischer Getriebe.

Die Lokomotiven der Baureihe V 80 sollten folgende Forderungen erfüllen:

- Tauschbarkeit standardisierter Baugruppen und Bauteile mit den Triebwagen VT 08/VT 12 sowie mit der projektierten V 200
- Motorleistung 800 bis 1000 PS
- Eignung sowohl für den schweren Rangierdienst als auch für den leichten Reisezug- und Güterzugdienst
- niedrige Achsfahrmasse für den Einsatz auf Nebenbahnen, aber hohes Reibungsgewicht für den Rangierdienst
- Höchstgeschwindigkeit 100 km/h
- im Rangierdienst volle Ausnutzung der Reibungskraft bereits ab 4 km/h
- gute Bogenläufigkeit bis herab zu Radien von 80 m
- Heizkesselanlage für den Reisezugdienst
- automatische Überwachungsanlagen für Dieselmotor und Getriebe
- Einmannbedienung, Vielfach- und Wendezugsteuerung.

Die geforderten Laufeigenschaften und das gewünschte hohe Reibungsgewicht im Rangierdienst bei möglichst kurzer Baulänge ließen sich am besten mit einer Drehgestell-Lokomotive der Bauart B'B' erreichen. Das Eisenbahn-

In den letzten Einsatzjahren bis 1976 verrichteten die V 80 ihre Dienste rund um Bamberg und von Coburg aus – hier 280 003 im April 1976 bei Muggendorf.

Geprägt von Pioniergeist und Innovationsfreudigkeit überzeugten die zehn V 80 bereits 1951/52 während ihrer Probeeinsätze. In Kiel absolvierte V 80 007 Probefahrten, hier neben einer P 8.





zentralamt München entwickelte die V 80 in Zusammenarbeit mit Krauss-Maffei unter Beteiligung der Lokomotivfabriken MaK, Henschel, Jung, Krupp und der Maschinenfabrik Esslingen sowie der Getriebehersteller Maybach und Voith. Gebaut wurden die Loks in den Jahren 1951 und 1952 von Krauss-Maffei (V 80 001 bis 005) und MaK (V 80 006 bis 010). Die Motoren lieferten Daimler-Benz, MAN und Maybach. In den als „Studienobjekte“ angesehenen V 80 sollten verschiedene, aber wahlweise tauschbare Motoren und Strömungsgetriebe wie zahlreiche andere Bauteile eingehend erprobt werden.

Neue Wege beschritten die Konstrukteure nicht bloß mit dem geradezu revolutionären Gelenkwellenantrieb, sondern auch mit der modernen Schweißtechnik bei Rahmen, Lokkasten und Drehgestellen sowie hinsichtlich der Anordnung der Maschinenanlagen und der Bauart der Drehgestelle. Um gute Streckensicht und freien Blick nach allen Seiten im Rangierdienst zu ermöglichen, erhielten die V 80 als erste deutsche Diesellokomotiven einen erhöhten Mittelführerstand mit zwei in Fahrtrichtung ange-

einschließlich Heizölbehälter. Motorraum und Heizkesselraum waren durch Türen vom Führerstand aus begehbar. Durch Klappen auf den Vorbauten ließen sich der Motor und andere Aggregate nach oben herausnehmen.

Die als geschweißte Blechträgerkonstruktion ausgeführten Innenrahmendrehtgestelle bildeten einen nach unten und oben offenen Kasten mit vier ausragenden Armen. Die Radsätze waren durch je zwei Radsatzlenker und Gummigelenke (Silentbloks) spielfrei mit dem Drehgestellrahmen verbunden. Da das Verteiler- und Umschaltgetriebe in die Mitte des Drehgestells ragte, musste anstelle eines herkömmlichen Drehzapfens eine besondere Lenkerhebelkonstruktion zur Drehbewegung um einen „ideellen Drehpunkt“ verwendet werden.

Als Antriebsaggregate dienten wahlweise je ein Motor der Typen MB 820 Bb von Daimler-Benz oder L 12 V 17,5 von MAN oder MD 650 von Maybach. Der Maybach-Motor leistete von Beginn an 1000 PS, nach Erhöhung der Drehzahl von 1400 auf 1500 U/min und Optimierung des Turboladers wurde auch die Leistung der anderen Motoren von 800 auf 1000 PS gesteigert. In den 1960er Jahren baute man 1100 PS leistende MTU-Motoren der Typen MB 12 V 493 TZ oder MD 12 V 538 TA mit Ladeluftkühlung ein (wie in der V 100.10 verwendet). Bei allen Motoren handelte es sich um wassergekühlte schnelllaufende Zwölfzylinder-Viertakter-Diesels mit Aufladung in V-Anordnung.

Die Antriebsleistung wurde vom Motor über eine Gelenkwelle zum Flüssigkeitsgetriebe übertragen und von dort über zwei lange Gelenkwellen zu den beiden im Lokomotivrahmen über den Drehgestellen montierten Umschalt- und Verteilergetrieben weitergeleitet, von diesen schließlich wiederum über Gelenkwellen auf die vier Radsatzgetriebe. Es gelangten zwei verschiedenartige Flüssigkeitsgetriebe zum Einbau: entweder ein hydrodynamisches Voith-Dreiwandlergetriebe (T 36 bzw. LT 306 r) oder ein hydromechanisches Maybach-Mekydro Getriebe (K 104) mit vier mechanisch geschalteten Gängen und vorgeschaltetem hydraulischen Drehmomentwandler. Nach 1960 wurden überwiegend Voith-Dreiwandlergetriebe des Typs L 306 rb verwendet. Mit den Umschalt- und Verteilergetrieben ließen sich die V 80 wahlweise auf Streckengang oder auf Rangiergang umschalten; die Höchstgeschwindigkeit betrug dabei 100 km/h (anfangs 90 km/h) bzw. 50 km/h. Nach 1970 entfiel diese Umschaltmöglichkeit.

Die Dienstzeit der V 80 begann in Bamberg und Frankfurt-Griesheim. Beiden Bahnbetriebswerken teilte die DB je fünf fabrikneue Lokomotiven zu. Als erste wurde am 28. November 1951 die für Bamberg bestimmte V 80 006 im EAW Opladen abgenommen, als letzte am 18. November 1952 die für Frankfurt-Griesheim bestimmte V 80 005. Nach Umbeheimatung der anfangs in Bamberg stationierten V 80 008 und Gastspielen der Griesheimer V 80 001 sowie der Bamberger V 80 007 beim

jeweils anderen Bw konsolidierte sich im Jahr 1954 die Aufteilung des Bestands auf sechs Loks in Frankfurt-Griesheim (V 80 001, 002, 004, 005, 008, 010) und vier in Bamberg (V 80 003, 006, 007, 009).

Als Studienlokomotiven mussten die V 80 selbstredend zahlreiche Messfahrten absolvieren, auch ihre Eignung für den schweren Rangierdienst wurde getestet. Ansonsten erbrachten sie schon im Sommer 1952 Planleistungen vornehmlich auf Hauptstrecken, unter anderem von Frankfurt (Main) nach Mannheim/Heidelberg sowie von Bamberg nach Würzburg und Hof. Die V 80 008 repräsentierte 1953 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München neben der V 200 001 den Fortschritt im Diesellokbau. Die V 80 009 und 010 hatten im Herbst 1953 einen werbewirksamen Auslandsauftritt: Mit einem Werkstattzug begleiteten sie den VT 10 551 auf einer Demonstrationsfahrt über Belgrad nach Athen – prominentester Fahrgast des neuen Schlafwagengliederzuges war Bundespräsident Theodor Heuss.

Im gemischten Hauptbahndienst erwiesen sich die V 80 sehr bald als untermotorisiert. Anfängliche Probleme bei der Kraftübertragung (z.B. mit den Kreuzgelenken der Gelenkwellen) und andere „Kinderkrankheiten“ (wie Mängel an Hilfsaggregaten, Steuer- und Überwachungseinrichtungen) wurden beseitigt. Sozusagen als Achillesferse entpuppten sich jedoch die langen Gelenkwellen zwischen Haupt- und Verteilergetriebe, die bei schweren Anfahrten mit Güterzügen abknicken konnten. Als „Mädchen für alles“ taugten die vom Pioniergeist der Konstrukteure geprägten Lokomotiven also in der Praxis nicht, ideal eigneten sie sich aufgrund ihrer Wendezugsteuerung hingegen für den Vorortverkehr. Dieser bildete ab 1953 den Einsatzschwerpunkt.

Fast zehn Jahre lang befuhren drei Griesheimer V 80 mit Wendezügen, gebildet aus Donnerbüchsen bzw. Umbau-Dreiaxlern und vierachsigen Steuerwagen, die Strecken von Frankfurt (Main) nach Bad Homburg und Kronberg. Ab Sommer 1956 kam auch für die vierte Griesheimer Planlok eine Wendezugleistung hinzu: das über Limburg-Westerburg–Al-

tenkirchen–Au verkehrende Eilzugpaar 792/793 zwischen Frankfurt und Köln. Dessen Wagenpark bestand zunächst aus drei Triebwagen-Bei- und Steuerwagen VB/VS 145, später aus neuen Mitteleinstiegswagen und einem Vorkriegs-Eilzugwagen mit Steuerleitung. Zeitweilig setzte das Bw Griesheim eine fünfte Planlok auf der kurzen Nebenbahn Frankfurt-Höchst-Bad Soden ein, wobei bemerkenswerterweise noch die indirekte Wendezugsteuerung angewendet wurde. In diesem Fall schob die V 80 fünf Donnerbüchsen, deren vordere als Befehlswagen mit Führerstand ausgerüstet war, Richtung Bad Soden. Eine Klingelleitung verband den Befehlswagen mit der auch im Schiebetrieb besetzten Lokomotive – also genau so, wie im Frankfurter Raum schon seit 1948 im Wendezugdienst mit V 36 praktiziert.

Die Bamberger V 80 wurden lange Zeit durch das Bw Nürnberg Hbf im Vorort- und Bezirksverkehr eingesetzt. Drei Plantage enthielten

Als „Mädchen für alles“ TAUGTEN die V 80 in der Praxis NICHT

ordneten Bedienpulten. Auch Gesichtspunkte des modernen Industriedesigns spielten bei der Formgebung des Lokomotivgehäuses eine wichtige Rolle.

Der brückenartige Hauptraum war als Stahlleichtkonstruktion aus zwei durchgehenden Stahlrohren mit Quer- und Längsspannen ausgeführt. Der aus Vierkantprofilen und aufgeschweißten Blechen in Leichtbau-Schalenbauweise gefertigte Lokkasten bildete mit dem Hauptraum eine geschlossene Einheit, er besaß als so genannter Oberrahmen ebenfalls tragende Funktion. In den Langträgerrohren und unterhalb der Pufferbohlen konnten Ballastgewichte angebracht werden, um die Radsatzlast für den Einsatz im schweren Rangierdienst von 15 auf 16 Mp zu erhöhen. Die Vorbauten reichten über die gesamte Lokomotivbreite. Im längeren der beiden Vorbauten (Lokseite 1) befanden sich Kühlergruppe, Kraftstoffbehälter und Motorraum, im kürzeren der Heizkesselraum