Der Schnellzugdienst

war 1974 der Aufgabenschwerpunkt solch unterschiedlicher Loks wie V 200.1 und E 19. In Nürnberg Hbf begegnen sich hier 221 144 und 119 011. Während die Altbauellok einen Zug nach München bringen wird, hat die Diesellok vom Bw Villingen einen D-Zug über Crailsheim nach Stuttgart zu befördern.

Foto: Jürgen Nelkenbrecher

DB
221 144-9

Mit Tempo 60 im Streckendienst

Übergabegüterzüge gehörten zum klassischen Aufgabengebiet der V 60 (bei Nürnberg-Erlenstegen, Oktober 1972).

Foto: Jürgen Nelkenbrecher

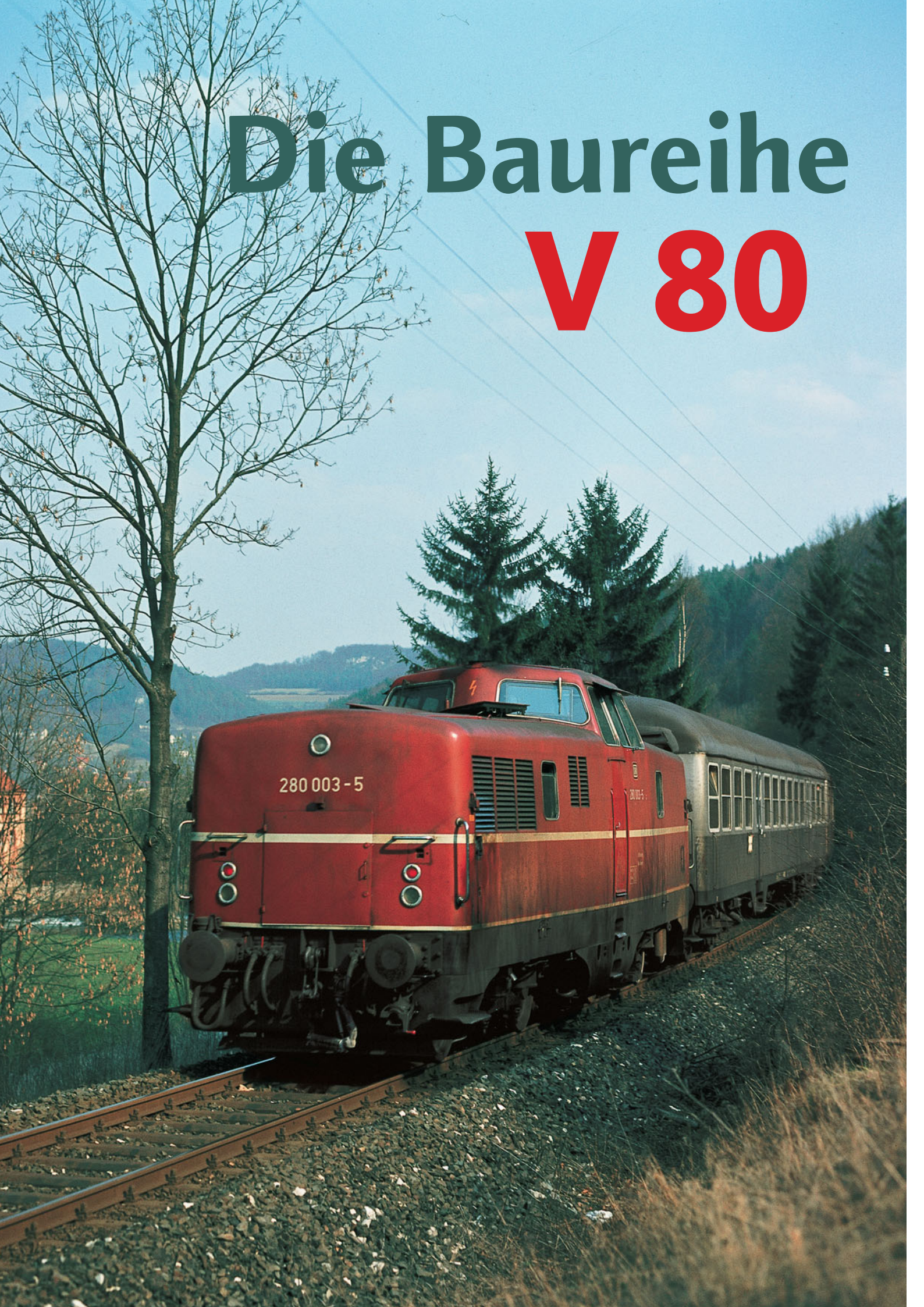
260 149-0

Allzweck-Lok

Ob mit Wendezügen auf Nebenbahnen oder mit Bauzügen auf Hauptbahnen – die V 100 war bei der DB über vier Jahrzehnte hinweg ein selbstverständlicher Anblick. Auf der Laaberbrücke bei Beratzhausen war am 19. Mai 1981 diese Maschine mit mehreren Fz-Wagen unterwegs.

Foto: Joachim Seyferth

Die Baureihe V 80



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.

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 Probeeinsatz 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 dieselelektrischen 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 08.5/ VT 12.5 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 Eisenbahnzentralamt 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

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.
FOTO: W. MATUSSEK/ARCHIV RITZ

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
FOTO: ARCHIV MEINHOLD

Abb.: Archiv Meinhold

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

Der brückenartige Hauptrahmen war als Stahlleichtkonstruktion aus zwei durchgehenden Stahlrohren mit Quer- und Längsspanten ausgeführt. Der aus Vierkantprofilen und aufgeschweißten Blechen in Leichtbau-Schalenbauweise gefertigte Lokkasten bildete mit dem Hauptrahmen 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 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 Innenrahmendrehgestelle bildeten einen nach unten und oben offenen Kasten mit vier auskragenden Armen. Die Radsätze waren durch je zwei Radsatzlenker und Gummigelenke (Silentblocs) 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-Diesel 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-Dreiachsern 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 – Altenkirchen – 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 Schiebebetrieb 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 Wendezugleistungen in den Relationen nach Pegnitz, Amberg und Ans-

Die Leistung der Griesheimer V 80 schlechthin war die Bespannung des aus VS 145 gebildeten Eilzugpaars zwischen Frankfurt (Main) und Köln via Limburg–Au, oben im Mai 1960 mit V 80 010 in Frankfurt (Main)-Griesheim (Foto: J. Claus)**, Mitte links im August 1960 geschoben bei Bad Homburg** (Foto: J. A. Bock)**. – Als „Mädchen für alles" indes taugten die zehn seinerzeit innovativen Loks nicht, wie sich u.a. bei Tests im schweren Rangierdienst gezeigt hatte** (Mitte rechts, Foto: Werkfoto MTU)**.**

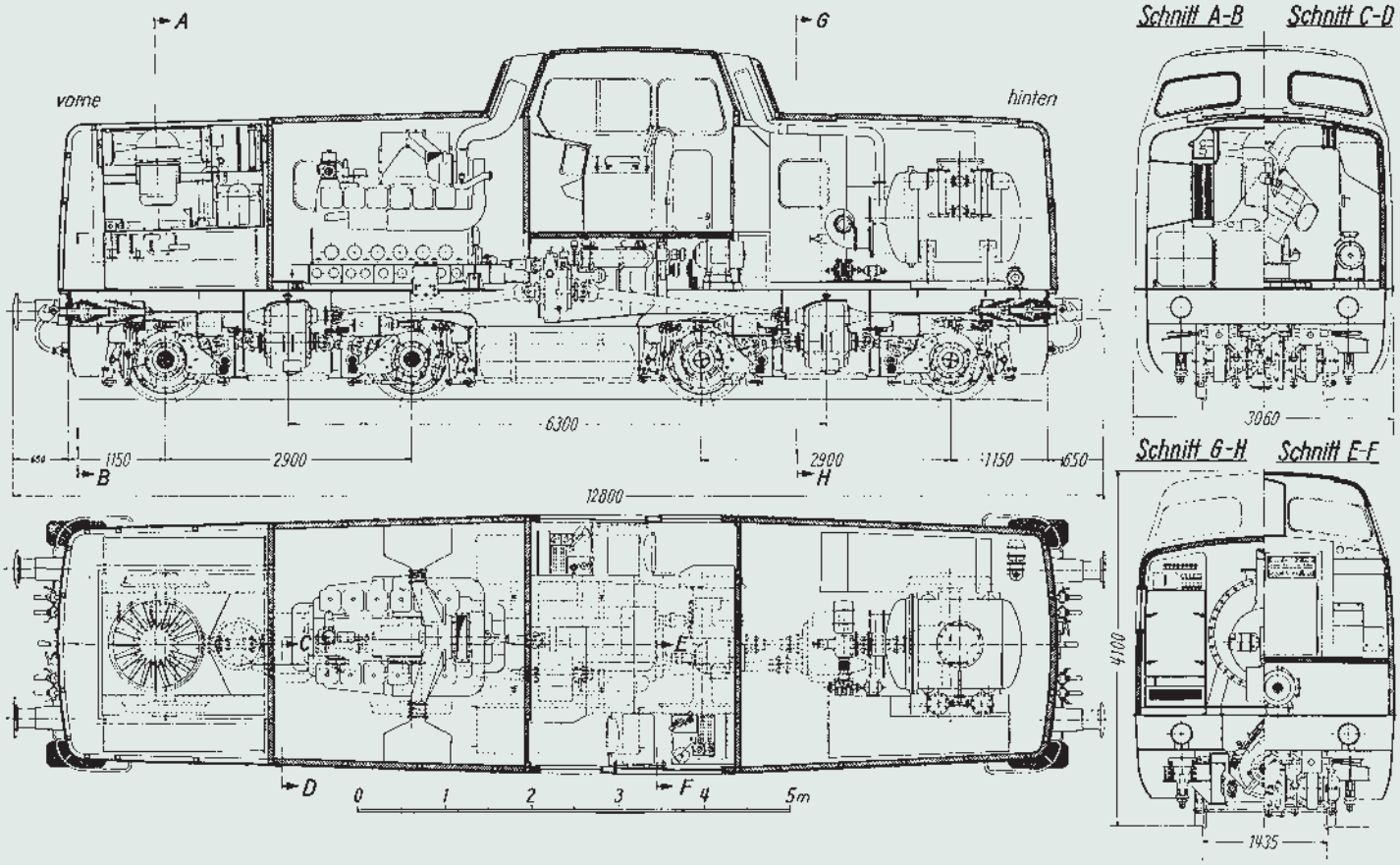
Zum Frankfurter Nahschnellverkehr zählten die V 80-bespannten Wendezüge nach Kronberg und Bad Homburg, gebildet aus Donnerbüchsen bzw. Umbau-Dreiachsern und vierachsigen Steuerwagen, hier V 80 001 mit einem solchen Zug in Oberursel. Foto: J. A. Bock

Technische Daten der V 80

Achsformel	B'B'
Länge über Puffer	12800 mm
Gesamtachsstand	9200 mm
Drehgestellachsstand	2900 mm
Raddurchmesser neu/abgenutzt	940 / 890 mm
Gesamtgewicht	60 / 64 t [1]
Achslast	15 / 16 Mp [1]
Dieselmotor	
Hersteller	Daimler-Benz/MAN/Maybach später MTU
Leistung	735 kW (1000 PS) [2] MTU: 809 kW (1100 PS)
Kraftübertragung	hydrodynamisch [3]
Höchstgeschwindigkeit	
Streckengang	100 km/h
Rangiergang	50 km/h
Zugheizanlage	Dampfheizung
Betriebsstoffvorräte	
Dieselöl	1650 l
Heizöl	600 l
Kesselspeisewasser	2600 l
Sand	200 kg

Anmerkungen:
[1] mit vollen Vorräten, ohne/mit Ballastgewichten
[2] Motoren von Daimler-Benz und MAN urspr. 588 kW (800 PS)
[3] mit Voith-Getrieben; mit Maybach-Getriebe: hydrodynamisch/mechanisch

Wegen laut knatternder Geräusche der Abgasanlage erhielten die Loks ab Ende 1957 Schalldämpfer auf dem Führerhaus. Diese brachten aber nicht die gewünschte Lärmreduzierung, sodass sie in den 60er Jahren wieder ausgebaut wurden. Oben V 80 006 mit ihrem weithin sichtbaren „Aufsatz", darunter V 80 010 bereits wieder „oben ohne" im Mai 1968 in Bamberg, kurz vor der Umzeichnung der Loks in Baureihe 280.
FOTOS: ARCHIV MEINHOLD, K.-F. SEITZ



In der Ausgabe Juni/Juli 1953 der Eisenbahn-Technischen Rundschau ETR wurden diese Schnittzeichnungen der V 80 veröffentlicht.
ABB.: SAMMLUNG RITZ

bach (– Dombühl) sowie von Fürth nach Markt Erlbach. Anfangs befuhren V 80 auch die Nebenbahn Fürth – Cadolzburg mit Wendezügen. Obwohl diese Strecke zu den ersten zählte, auf der die DB für direkte Steuerung hergerichtete Steuerwagen mit Gepäckabteil verwendete, hielten sich dort aber bis in die 1960er Jahre hinein V 36 mit rot lackierten, aus Güterzugpackwagen umgebauten Befehlswagen.

Als die „Kinderkrankheiten“ kuriert waren, glänzten die V 80 bei monatlichen Laufleistungen von mehr als 14 000 km mit hoher Zuverlässigkeit. Verdruss bereitete allerdings weiterhin das laut knatternde Geräusch der Abgasanlage. Die ab Ende 1957 auf dem Führerhausdach angebrachten Schalldämpfer brachten nicht den gewünschten Erfolg (sie wurden in den 1960er Jahren wieder ausgebaut).

Von einer Weiterbeschaffung der V 80 sah die DB indes schon frühzeitig ab. Den Ausschlag dafür gaben wirtschaftliche Gründe und betriebliche Erfordernisse. Für die vorrangig benötigte Rangierlokomotive favorisierte man die robuste Steifrahmenbauart mit Antrieb der Radsätze über Blindwellen und Kuppelstangen, die Zugheizanlage war verzichtbar, für den Großteil der Rangieraufgaben erschienen drei angetriebene Achsen und eine Leistung von etwa 600 PS vollkommen ausreichend. Auf Grundlage dieser Eckdaten entwarf eine Arbeitsgemeinschaft sämtlicher westdeutscher Diesellokhersteller ab Ende 1953 die V 60.

Für den Nebenbahndienst wurde eine Lokomotive mit dem Leistungsprofil der V 80 benötigt, sie sollte jedoch möglichst billig und zweckmäßig sein. Bei der ab 1955 vom BZA München zusammen mit der Maschinenbau Kiel AG (MaK) entwickelten V 100 spielte modernes Industriedesign keine Rolle mehr. Der Abschied vom einteiligen selbsttragenden Wagenkasten zugunsten eines Profilrahmens mit nicht tragenden Aufbauten brachte erhebliche Kostensenkungen. Stark eingezogene Vorbauten mit seitlichem Umlauf boten zudem deutlich verbesserte Sichtverhältnisse vom Führerstand, und durch die separate Lagerung des Führerhauses (getrennt vom Maschinenvorbau) ließ sich der Innen-Geräuschpegel vermindern.

Auch das Gelenkwellensystem wurde gegenüber dem der V 80 stark vereinfacht: Für die V 100 wählte man einen durchgehenden Gelenkwellen-Antriebsstrang, wobei vier kurze vom tiefliegenden Abtrieb des Getriebeblocks ausgehende Gelenkwellen fast waagerecht direkt zu den innen liegenden Achstrieben führten. Diese konstruktive Lösung ermöglichte wiederum den Einbau billigerer und robusterer Laufwerke mit kurzem Achsstand und so genannten, vom Rahmen in die Drehgestelle hineinragenden Drehtürmen.

Angemerkt sei, dass schon die V 200 kurze Gelenkwellen zwischen Getriebeblock und Achstrieben erhalten hatte. Hinsichtlich der Motoren, Flüssigkeitsgetriebe und anderer Baugruppen handelte es sich bei ihr aber quasi um eine „doppelte V 80“. Die im Leistungsspektrum klaffende Lücke zwischen V 100 und V 200 schloss dann die einmotorige V 160, für die die V 80 ebenfalls wichtige Erkenntnisse lieferte.

Die direkte Nachfolge V 80 sowohl im Frankfurter als auch im Nürnberger Raum traten 1962/63 die V 100 an. Ab Herbst 1963 waren alle V 80 in Bamberg stationiert, deren Einsatzschwerpunkt sich bis 1965 schrittweise auf Nebenbahnen rund um Bamberg ver-

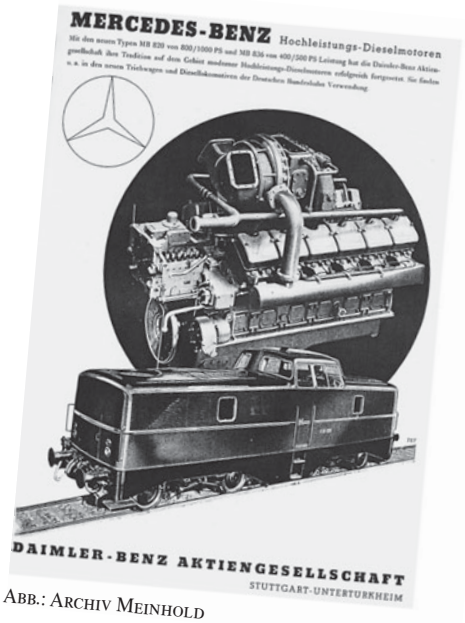
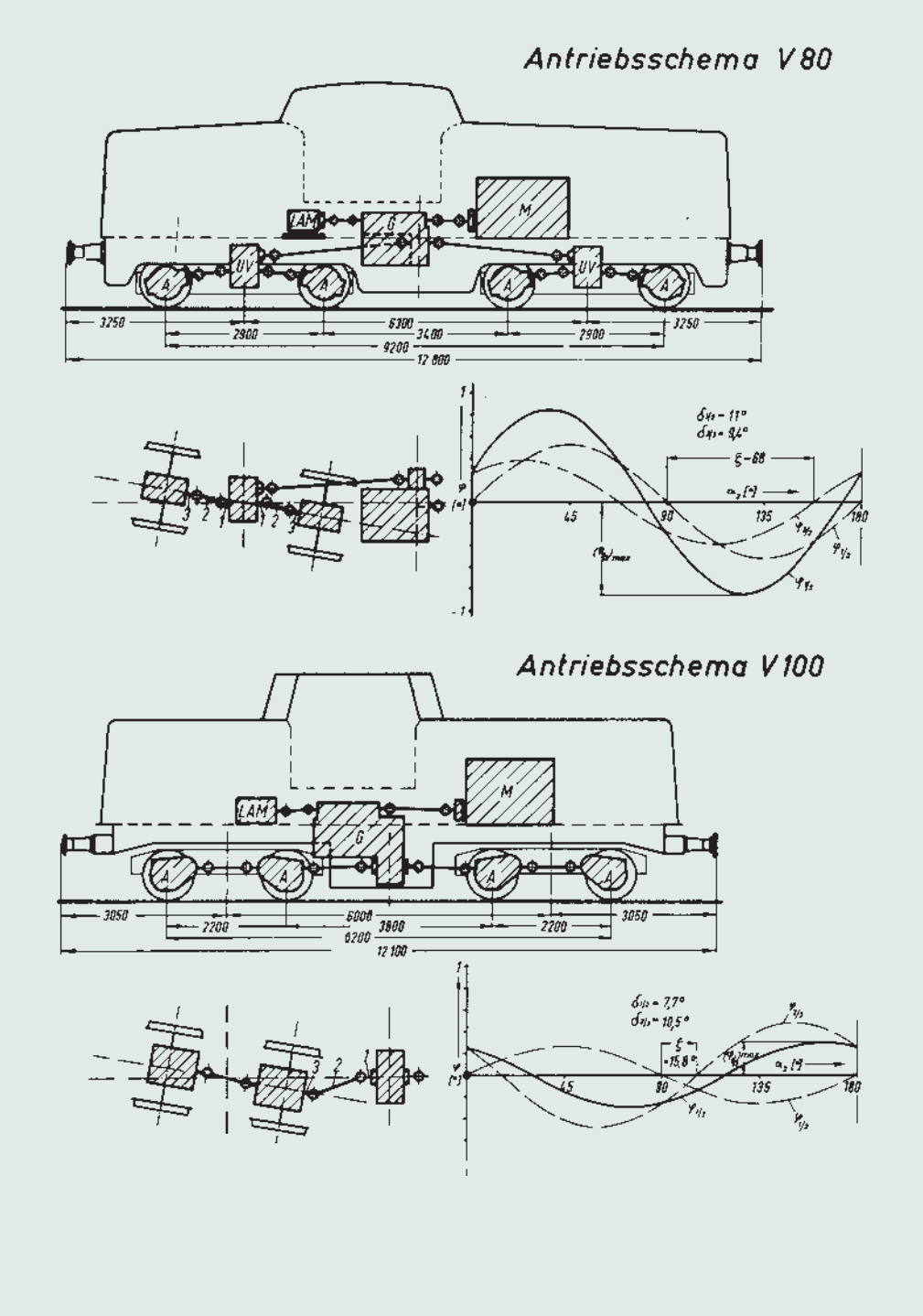


Abb.: Archiv Meinhold



Auf den Nenner einfacher und damit billiger konnte der Weg von der V 80 zur V 100 gebracht werden, wie u.a. dieser Vergleich der Antriebsschemata der beiden Loktypen zeigt. Abb.: Sammlung Ritz

Ein halbes Jahr vor ihrer Ausmusterung ist die Bamberger 280 003 im Mai 1977 mit einem Übergabezug auf der Strecke Ebrach – Bamberg unterwegs.

Ebenfalls in späten Einsatzjahren rollt eine 280 mit einer Umbau-Dreiachser-Garnitur Ende 1976 zwischen Maroldsweisach und Bamberg.
FOTOS: W. MATUSSEK/ARCHIV RITZ (2)

lagerte. Zu befördern waren Personen- und Güterzüge nach Schlüsselfeld und Maroldsweisach sowie auf den Strecken von Forchheim nach Höchstadt (Aisch), Behringersmühle und Heiligenstadt. Ferner übernahmen die Maschinen den Güterzugdienst auf den Strecken Frensdorf – Ebrach und Hassfurt – Hofheim. Bei Ausfall der V 188 schleppten V 80 in Doppeltraktion schwere Güterzüge zwischen Bamberg und Würzburg, wobei es beim Anfahren wiederholt zu Gelenkwellenbrüchen kam, was einen hohen Reparaturaufwand nach sich zog und 1970 zum Ende dieser Einsätze führte. Mit Reisezügen erreichten die V 80 weiterhin Würzburg, außerdem gelangten sie mit einzelnen Reisezügen planmäßig über die Schiefe Ebene bis Hof.

Von 1968 bis 1976 wurden Bamberger V 80 – nunmehr als 280 bezeichnet – durch das Bw Coburg eingesetzt. Bis zu sechs Lokomotiven verrichteten gemischte Dienste auf den Strecken nach Rossach, Rodach, Neustadt und Fürth am Berg. Der Einsatz durch das Heimat-Bw beschränkte sich vorübergehend auf einen zweitägigen Umlauf mit Wendezügen zwischen Forchheim und Behringersmühle. Ab 1976 waren die V 80 erneut auf ihren alten Stammstrecken rund um Bamberg unterwegs, doch das Ende zeichnete sich ab. Als erste wurde die 280 004 am 17. Juli 1976 z-gestellt, als letzte die 280 002 am 9. April 1978. Ihre Dienste gingen meist auf Loks der Baureihe 211 über, also wiederum auf V 100.

Von der Bundesbahn ausgemustert, endeten die V 80 aber nicht auf dem Schrottplatz. Sieben Loks (280 001, 003, 004, 005, 006, 008, 009) kamen 1977/78 zu Gleisbauunternehmen in Italien, wovon die 280 003 später zum Stahlwerk Acciaeria in Cremona und die 280 008 zum Anschlussbahnunternehmen Servizi Ferroviari in Udine wechselte. Die 280 007 kam 1978 zur Ferrovia Bari Nord. In Deutschland blieben nur die 280 002 und zunächst auch die 280 010. Letztere war bis 1981 für die Hersfelder Kreisbahn als Lok 31 im Güterzugdienst aktiv. Nach einem Schaden nochmals aufgearbeitet, gelangte auch sie zu einer italienischen Gleisbaufirma.

Die 280 002 wurde nach längerer Abstellzeit im AW Nürnberg hauptuntersucht und ab 1984 als Museumslok V 80 002 eingesetzt. Von 1996 bis 2000 war sie nicht betriebsfähig, nach einer Revision im Werk Lübeck durfte die dem DB Museum Nürnberg unterstellte Lokomotive aber wieder durch die Lande knattern. Jedoch ging sie am 17./18. Oktober 2005 beim Brand des Lokschuppens in Nürnberg-Gostenhof in Flammen auf. Als Ersatz erhielt das DB Museum im Juni 2008 die V 80 005 aus Italien. Die von einem Privatmann in Hessen erworbene V 80 001 kehrte bereits im Oktober 2005 nach Deutschland zurück, desgleichen erst Ende 2009 die zur Deutschen Privatbahn GmbH in Hameln gelangte V 80 007. Mittlerweile wurden die V 80 004, 006 und 009 in Italien verschrottet.

Abb.: Archiv Ritz

V 80-Fahrzeugstatistik

Lok-Nummer	Hersteller	Fabriknummer	Baujahr
V 80 001 bis 005	Krauss-Maffei	17716 bis 17720	1952
V 80 006 bis 009	MaK	800001 bis 800004	1951
V 80 010	MaK	800005	1952

Lok-Nummer	Abnahme	erstes Bw	Ausmust.	Verbleib
V 80 001	10.02.52	Ffm-Griesheim	23.10.77	Italien (Gleisbau), 10.2005 an Privat, Frankfurt (Main)
V 80 002	02.12.52	Ffm-Griesheim	16.07.78	DB Museum, ++ 7.2006 nach Brand
V 80 003	26.09.52	Bamberg	12.12.77	Italien; Acciaeria Arvedi, Cremona
V 80 004	03.10.52	Ffm-Griesheim	21.09.76	Italien (Gleisbau), ++ 2002
V 80 005	18.11.52	Ffm-Griesheim	30.03.78	Italien (Gleisbau), 6.2008 an DB Museum
V 80 006	28.11.51	Bamberg	26.01.78	Italien (Gleisbau), ++ 2006
V 80 007	25.01.52	Bamberg	30.03.78	Italien, Ferrovia Bari Nord V 80-1, 12.2009 an Deutsche Privatbahn, Hameln
V 80 008	14.03.52	Bamberg	30.03.78	Italien, Railoc S.r.l., Udine-Ovada
V 80 009	17.05.52	Bamberg	30.03.78	Italien (Gleisbau), ++ 2005
V 80 010	29.09.52	Ffm-Griesheim	23.10.77	Hersfelder Kreisbahn V 31, ab 1981 Italien (Gleisbau)

Letztes Bw aller Loks: Bamberg

Neun V 80 verschlug es nach Italien, wie 280 007 (Bari Nord, 1980).
Foto: Marinangeli

Die Museumslok 280 002 wurde 2005 bei einem Brand zerstört.
Foto: G. Höllerer