

7
85

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

50 Jahre
Baureihe E 18



**Blaues Wunder
– ohne Straßenbahn**

Am 9. April 1985 fuhr um 5.14 Uhr die letzte Straßenbahn der Linie 4 des VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden von Pillnitz nach Radebeul. Der Grund: Eine Prüfung der Elbbrücke zwischen

Blasewitz und Loschwitz – das sogenannte Blaue Wunder – ergab, daß trotz der bevorstehenden umfangreichen Rekonstruktionsarbeiten im Interesse einer langfristigen Erhaltung dieses Baudenkmals der Straßenbahnbetrieb künftig nicht mehr möglich ist. Jetzt verkehrt die Linie 4 nur noch zwischen Radebeul-West und Johannstadt. Bevor am 9. April 1985 die KOM-Linie 85 Loschwitz–Pillnitz die Personenbeförderung der Linie 4 nach Pillnitz übernahm, dankte der Verkehrsdirektor des VEB Verkehrsbetriebe Dresden, Kollege Heinz Haase, dem Straßenbahnerkollektiv der „4“ für die jahrzehntelange gute Arbeit.

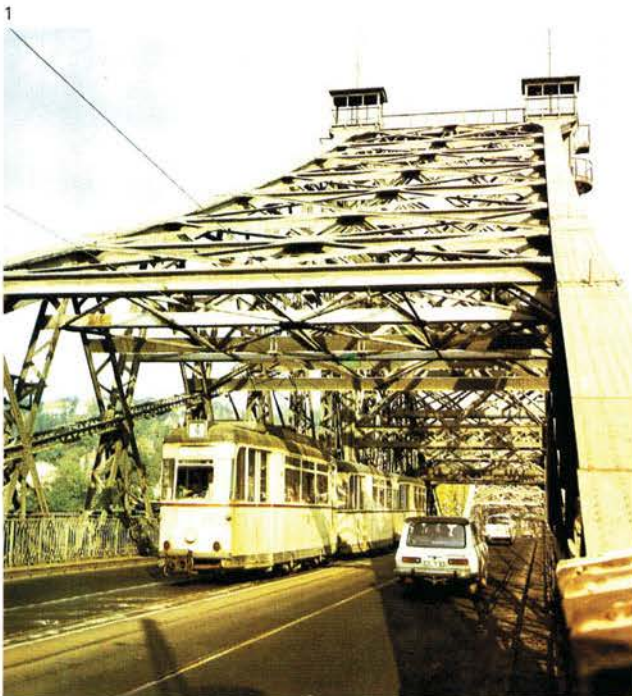
1 Tw 213 012 der Linie 4 in Dresden auf dem berühmten Blauen Wunder im Oktober 1984. Auf der Strecke nach Pillnitz fahren noch Gotha- und LOWA-Züge.

2 Für den Nahverkehrsfreund ein besonders interessantes Fotoobjekt sind LOWA-Wagen geworden. Das Bild zeigt den Tw 212 115 aus dem Jahre 1954 auf der Fahrt nach Radebeul-West.

3 Ebenfalls 1959 wurde der Gotha-Tw 213 107 gebaut. Die Pillnitzer Strecke war auf bestimmten Abschnitten sehr kurvenreich.

4 Daß auf dieser Strecke hin und wieder auch Traditionswagen fahren, beweist dieses Foto vom 1. Mai 1979. Anlässlich einer Sonderfahrt war an diesem Tage der Triebwagen 937 eingesetzt.

Fotos: J. Krause, Dresden (1, 2 und 3); R. Steinicke, Dresden (4)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Zunehmender Beliebtheit erfreut sich die erste regelspurige Traditionsbahn der DR von Erfurt Hbf nach Erfurt West. Vom 6. bis 14. Juli 1985 fanden hier anlässlich des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ eine Fahrzeugausstellung und zahlreiche Traditionsfahrten statt (siehe auch Seite 2 dieser Ausgabe). Das Foto zeigt den Zug 17518 mit der Lok 89 1004 im Bahnhof Erfurt West im August 1984.

Foto: D. Hommel, Erfurt

modelleisenbahner

aktuell	Traditionspflege bei der DR Leserforum in Blankenburg (Harz)	2 2
forum	DMV teilt mit Anzeigen	26 27
literatur	Rezensionen	25

eisenbahn

kurzmeldungen	Lokeinsätze	14
mosaik	50 Jahre Baureihe E 18/118/218	4
historie	Die ehemalige Graf v. Arnimsche Kleinbahn Fahrzeuge der Liliputbahnen	3 11
poster	Lok 218 019	10

modellbahn

anlage	Schmalspuranlage „Rabenauer Grund“	28
tips	Augen auf im Straßenverkehr Anlagenausschnitte vorgestellt und kommentiert Der verwandelte Italiener/ Spannungsversorgung geändert	20 21 24
mosaik	Güterwagen deutscher Eisenbahnen Gleispläne richtig gezeichnet – aber wie?	15 22
international	Internationaler Modellbahnwettbewerb 1985	19

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, DDR – 1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.
Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR – 7010 Leipzig,
Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Aus-
züge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 13. 6. 1985
Geplante Auslieferung: 17. 7. 1985

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung
des Heftes 8/85: 20. 8. 1985

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, 1020 Berlin,
Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Aus-
land: der internationale Buch- und
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: der ört-
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-
raturvertrieb GmbH., Berlin (West)
52, Eichborndamm 141–167, sowie
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-
mann GmbH & Co KG, Berlin (West)
30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
DDR – 7010 Leipzig, Leninstraße 16,
und den Verlag vermittelt.



Traditionen werden weiter gepflegt

Am 24. und 25. April fand in Radebeul ein Erfahrungsaustausch über den Traditionsbetrieb auf ausgewählten Strecken der Deutschen Reichsbahn statt. An der durch die Kommission Eisenbahnfreunde beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR einberufenen und von der AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost-Radeburg“ in lobenswerter Weise organisierten Beratung nahmen Vertreter der DR und jener Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes teil, die sich bisher bei Traditionsfahrten besonders verdient gemacht haben. Hervorgehoben wurde vor allem, daß derartige Fahrten, ob in Radebeul, Erfurt West, mit dem Zwickauer Traditions-Eilzug oder künftig auch in Bad Döberan und Putbus, nicht nur bei Eisenbahnfreunden, sondern in breiten Bevölkerungskreisen immer mehr Anklang finden und zu einem festen Bestandteil des kulturellen Lebens geworden sind. Gerade in Vorbereitung der diesjährigen Eisenbahnjubiläen haben diese Veranstaltungen an Ausstrahlungskraft gewonnen.

In der Diskussion wurde aber auch deutlich, welcher enormen Aufwendungen es beispielsweise für die Instandhaltung historischer Fahrzeuge bedarf. Die Teilnehmer stimmten darin überein, auf diesem Gebiet Schritt für Schritt weiterzuarbeiten, um die historischen Sachzeugen der Verkehrsgeschichte zu erhalten. Allen daran beteiligten Dienststellen der Deutschen Reichsbahn gilt für die bisherige Unterstützung herzlicher Dank!
Komm. „Eisenbahnfreunde“ beim Präsidium des DMV der DDR

Solch ein Jubiläum ...

100 Jahre Rübelandbahn: Fahrzeugausstellung unter dem Motto „20 Jahre elektrischer Zugbetrieb“, Sonderfahrten mit dem Traditionszug sowie ein attraktives Rahmenprogramm – das alles war so recht nach dem Geschmack vieler Freunde, die es am 17. und 18. Mai nach Blankenburg (Harz) zog. So trafen sich am 18. Mai 30 Teilnehmer im Kur-Theater zu einem Leserforum der Redaktion unserer Zeitschrift. Neben zahl-

reichen jungen Lesern nahmen auch einige namhafte Modelleisenbahner wie die Freunde Hagedorn, Seeger und Röper daran teil. Ein immer wiederkehrendes Thema: Vor allem den jungen Freunden muß mehr geholfen werden. In diesem Zusammenhang wurde an die Baupläne in alten Jahrgängen des „modelleisenbahners“ erinnert. Ein kritischer Hinweis: Vielen Bibliotheken wurde die rezensierte Literatur leider gar nicht angeboten. In diesem Zusammenhang berichteten die Teilnehmer über Erfahrungen mit AG-Bibliotheken. Überhaupt sollte in der Zeitschrift etwas ausführlicher über das Geschehen in den Arbeitsgemeinschaften berichtet werden. Schließlich wünschten sich einige Teilnehmer des Forums wieder mehr Informationen über die Nenngröße N. Ferner boten solche Themen wie Anzeigen, Möglichkeiten der Drucktechnik, die Qualität der Reproduktion, Auflagenhöhe usw. Gesprächsstoff. Von Vorteil wäre des Weiteren, bei bestimmten Publikationen auf bereits veröffentlichte Beiträge zum Thema hinzuweisen. Generalsekretär Helmut Reinert fand aufmerksame Zuhörer, als er die Zusammenarbeit des DMV mit der Industrie, das Angebot an Modellbahnartikeln, das strittige

Gebiet der Ersatzteillieferung und auch Fragen der Preise behandelte. Insgesamt war dieses Forum eine von hoher Sachlichkeit gekennzeichnete Begegnung.

Rudi Herrmann

Ein Ferientip: Reise nach Bad Muskau

Anläßlich des Jubiläums „90 Jahre Waldeisenbahn Muskau 1895–1985“ veranstaltet die Arbeitsgemeinschaft 2/26 Weißwasser gemeinsam mit dem Museum der Stadt Bad Muskau eine Dokumentarstellung. Die nicht nur für Freunde der Schmalspurbahn informative Schau im Stadtmuseum „Altes Schloß“ ist vom 6. Juli bis 6. Oktober 1985 geöffnet. Interessenten können diese Ausstellung werktags und samstags von 10 bis 12 Uhr und von 13 bis 17 Uhr besuchen. Sollten Sie sich für einen Ferientip entscheiden, so empfehlen wir Ihnen als Einstimmung den in diesem Heft veröffentlichten Beitrag über die Muskauer Waldbahn.
me

Die Traditionsbahn Erfurt West

Bekanntlich fand 1982 in Erfurt West eine große Fahrzeugausstellung aus Anlaß des Jubiläums „100 Jahre Eisenbahndirektion Erfurt“ statt. Diese Fahrzeugausstellung wurde in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn, dem DMV der DDR und dem Verkehrsmuseum Dresden organisiert. Für den Zubringerverkehr zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West stellte das Verkehrsmuseum vier zweiachsige Reisezugwagen zur Verfügung. Nach Abschluß der Festwoche blieben die Wagen dann in Erfurt und bildeten den Fahrzeugpark für den ersten regelspurigen Traditionsbetrieb der DDR, der am 29. Mai 1983 eröffnet wurde. Der Traditionszug verkehrt in den Sommermonaten an ausgewählten Wochenenden zweimal täglich zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West. Dabei wurde der Fahrplan so konzipiert, daß die Vormittagsfahrten speziell für Eisenbahnfreunde gedacht sind. Während dieser Fahrten sind insgesamt fünf Fotohalte berücksichtigt.

Da in Erfurt West keine betriebsfähige Dampflokomotive zur Verfügung steht, werden aus dem Bestand der Eisenbahnmuseumsfahrzeuge geeignete Loks eingesetzt. Im Jahr 1983 wurde durchgängig mit der 94 1292 gefahren. Für 1984 waren drei verschiedene Baureihen im Einsatz: 94 1292, 89 1004 und 89 6009. Während an der Strecke nur geringfügige Veränderungen vorgenommen werden konnten, ist das Hauptaugenmerk auf die Fahrzeuge und das Traditions Gelände in Erfurt West gerichtet. Zur Komplettierung des Zuges wurde ein passender Gepäckwagen beschafft. Eine wesentliche Umgestaltung wird in diesem Jahr das Traditions Gelände in Erfurt West erfahren. Neben der Rekonstruktion des Lokschuppens, dem Neubau eines Kohlenbansens und einer Bahnsteigsperrle sind verschiedene Ausstellungen vorgesehen. Dabei geht es vor allem darum, die Details, die erst den Reiz einer Nebenbahn bilden, weitestgehend nachzubilden. Neben der 89 6311 und der 91 6580 ist es nun auch möglich, die 55 669 und die 74 231 der Öffentlichkeit zu zeigen. Die Popularität der Traditionsbahn hat in den vergangenen Jahren ständig zugenommen. Für die Mitglieder der AG 4/6/63 „Tradi-

tionsbahn Erfurt“ ist die Arbeit dadurch umfangreicher geworden. Neben dem Traditionsbetrieb mußten außerdem mehrere Sonder- und Jubiläumsfahrten betreut werden. Im Mai und Juni 1984 verkehrte der Zug für die Dreharbeiten zum Fernsehfilm „Bebel und Bismarck“, die in Leipzig und Erfurt West stattfanden. Wie bereits angekündigt, wird in diesem Jahr noch am 24./25. August und am 28./29. September der Traditionszug fahren. Zum Einsatz gelangen voraussichtlich die 64 007 und die 74 1230. Die Abfahrtszeit des Vormittagszuges wurde auf 9.20 Uhr verlegt, damit bessere Anschlüsse gegeben sind. Vom 6. bis 14. Juli 1985 fand in Erfurt West eine große Fahrzeugausstellung aus Anlaß des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ statt. In dieser Zeit verkehrte der Traditionszug zusätzlich. Anfragen oder Fahrkartenbestellungen sind an den DMV der DDR, AG 4/6/63 „Traditionsbahn Erfurt“, 5010 Erfurt, PSF 725, zu richten.

Uwe Becker, Camburg (Saale).

**40 Jahre
in Volkes Hand:**

**Die ehemalige Graf
v. Arnimsche Kleinbahn**

Seit 170 Jahren repräsentieren die Parkanlagen von Bad Muskau und Branitz in der Lausitz die höchste Entfaltung der deutschen Gartenkunst. Diese Naturdenkmäler sind Schöpfungen des genialen Landschaftsgestalters Hermann Fürst von Pückler-Muskau (1785–1871). 1815 entwarf er die Pläne für den Park und ließ ihn auf seine Kosten errichten. Tausende Menschen aus dem In- und Ausland besuchen heute alljährlich den Pückler-Park, Werktätige erholen sich in den Kureinrichtungen von Bad Muskau, einer 5 100 Einwohner zählenden Kleinstadt. Industriebetriebe, wie der VEB Oberlausitzer Feinpapierfabrik und das Schaltgerätewerk sind heute ebenfalls über die Grenzen unseres Landes hinweg bekannt.

Industrialisierung und Parklandschaft? Das war nicht immer so. 1845 – nach 30 Jahren alleiniger schöpferischer Landschaftsgestaltung, die rund eine Million Taler verschlang, war Fürst Pückler auf Muskau bankrott. Er war gezwungen, seinen Besitz zu verkaufen und siedelte nach Branitz bei Cottbus in der Niederlausitz über. Pückler hinterließ in Muskau ein zu zwei Dritteln unvollendetes Werk und 1,7 Millionen Taler Schulden! Nach zweimaligem Besitzerwechsel ging die Standesherrschaft Muskau an die Grafen v. Arnim aus dem Hause Boizenburg über. Sie verwandelten, der frühkapitalistischen Entwicklung folgend, die feudalen Güter und duodezfürstlichen Besitztümer in kapitalistische Unternehmen. So betrieben die Grafen v. Arnim vor allem eine forcierte kapitalistische Industrialisierung der sogenannten Standesherrschaft auf der Basis einheimischer Rohstoffe in Boden und Forsten sowie die Pflege des Parks. Denn so ein riesiges Flächendenkmal war – damals wie heute – nur unter enormem Kostenaufwand zu erhalten. Da bereits zu Pücklers Zeiten der wirtschaftliche Ertrag von sieben Rittergütern, 20 Vorwerken und 41 Dörfern nicht ausreichte, die großzügigen Parkpläne zu finanzieren, ergänzten die Grafen v. Arnim die Einkünfte der Herrschaft durch den Aufbau neuer Unternehmen. Dazu gehörten vor allem Dampfsägewerke, die Pappenfabriken Muskau, Tzschelln, Boxberg, Weißwasser und die Ruhlmühle. Hinzu kamen Eisenhämmer und Alauerwerke, drei Koh-



In den letzten Betriebsjahren der WEM wurden die dampfenden Schmalspurzüge mehr und mehr von Eisenbahnfreunden auf Filmen festgehalten. Die Deutsche Reichsbahn und der DMV der DDR organisierten außerdem mehrere Sonderfahrten auf der WEM. U. B. z. einen Zug zwischen Muskau und Weißwasser Mitte der 70er Jahre.
Foto: R. Steinicke, Dresden

legruben samt Brikettfabrik, Dampfziegeleien und der Keramikbetrieb für Steinzeugröhren Muskau, Glashütten in Jämlitz sowie Weißwasser – der damals bedeutendsten Glasmetropole der Welt.

Wichtig für das nun entstandene Industriezentrum von Muskau war die reibungslose An- und Abfuhr der Güter. Bereits um 1870 erhielt Muskau durch den Bau einer Nebenbahn Anschluß an die neue Bahnlinie Berlin–Görlitz. Fürst v. Pückler hatte übrigens von Anfang an gegen jeden Bahnbau durch seine Parkgelände sogar in persönlicher Audienz beim Preußenkönig, dem späteren deutschen Kaiser, interveniert. So mußte die Hauptbahntrasse – wie auch die Cottbuser Eisenbahnlinie bei Branitz – in weitem Abstand an Muskau vorbeigeführt werden. Schließlich war der Bau einer Anschlußstrecke unerläßlich. Um die herrschaftlichen Industriebetriebe mit Rohstoffen zu versorgen sowie den zwischenbetrieblichen Güteraustausch aufrechtzuerhalten bzw. die Waren abzuliefern, wurde ein zeitgemäß ideales Transportsystem aufgebaut, das weder den Charakter des

Landschaftsparks noch die Ruhe im Kurort stören sollte. So entstand ab 1895 ein 600-mm-spuriges Eisenbahnnetz, das anfänglich mit Pferden, ab 1896 auch mit Lokomotiven betrieben wurde. 1920 hatte dieses hervorragend organisierte herrschaftliche Transportsystem eine Gleislänge von immerhin 75 km. Mit industriellen Neugründungen und Erweiterungsbauten wuchsen auch das Schienennetz und der Fahrzeugpark. 1936 verfügte die „Graf v. Arnimsche Kleinbahn Muskau O/L“ über 12 Lokomotiven und rund 500 Waggons. Unter ihnen befand sich auch ein Salonwagen, den der Graf v. Arnim gelegentlich benutzte, um zur Jagd zu gelangen. Die Transportleistung der Schmalspurbahn betrug im zwischenbetrieblichen Verkehr eine Million tkm. Bis zur Enteignung dieses Werkbahnunternehmens durch die Bürgermeister der Städte Bad Muskau und Weißwasser am 11. Juli 1945 ging das Verkehrskommen infolge des zweiten Weltkriegs zurück. Die Bahn diente von nun an dem Aufbau einer leistungsfähigen Industrie. Zunächst dem Rat der Stadt Bad Muskau, später der Land- und Forstwirtschaft, dann dem VEB Kraftverkehr des Landes Sachsen-Anhalt, unterstellt, wurde die Bahn im Jahre 1951 von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Dabei blieb die Sonderstellung als eine von der DR betriebenen Werkbahn erhalten. Bis in die 60er Jahre wurden auf dem nunmehr als „Waldeisenbahn Muskau“ (WEM) bezeichneten Streckennetz beachtliche Transportleistungen vollbracht. Danach hatte man aber Strecke für Strecke stillgelegt; Lastkraftwagen übernahmen die Transportaufgaben. Am 31. Dezember 1977 wurde der WEM-Fahrbetrieb offiziell eingestellt. Die Enteignung der „Graf v. Arnimschen Waldgutstiftung Standesherrschaft Muskau O/L“ mit allein 25 000 ha Waldland erfolgte im Rahmen der demokratischen Bodenreform 1945. Denn die geschäftstüchtigen Grafen hatten bis zum Ende des zweiten Weltkriegs sowohl den Pückler-Park, als auch intensive Beziehungen zur faschistischen Nazipartei gepflegt. Als sich bereits die Niederlage der Faschisten deutlich abzuzeichnen begann, verbuchte die Gräfliche Generalverwaltung 1944 unter „Unterstützung und Geschenke“ 16 972,- Reichsmark für die NSDAP... Der agrar-industrielle Komplex „Gräfliche v. Arnimsche Waldgutstiftung“ wurde entschädigungslos in Volkseigentum überführt. Obwohl infolge Kriegseinwirkungen das Schloß ausbrannte, die Baumbestände schwer beschädigt, das Badehaus vernichtet, die Kulturlandschaft arg zerstört, Wohnstadt und Industrieanlagen zu 70 % vernichtet worden waren, wurde nach 1945 unverzüglich mit dem Aufbau der Stadt begonnen und der Park wieder instand gesetzt. Heute gehört er zu den schönsten Kulturgütern der DDR.

Dipl.-Ing. Dieter Bäßold (DMV),
Ilmenau

50 Jahre Baureihe E 18/118/218

Nachdem wir in den Heften 9/1982 und 2/1983 aus gegebenen Anlässen die Altbau-lokomotiven E 94 und E 04 ausführlich vorstellten, wird diese Thematik mit folgendem Beitrag aus Anlaß des Jubiläums der E 18 fortgesetzt. Demnächst ist eine ähnliche Veröffentlichung über die E 44 vorgesehen.

Eine leistungsfähige Ellok mit neuem Gesicht

Am 11. Mai 1935 traf im Bahnbetriebswerk (Bw) München Hbf eine neue elektrische Lokomotive mit der Bezeichnung E 18 01 ein, die durch ihr völlig neues Aussehen mit dem windschnittigen Lokomotivkasten besonders auffiel. Es war die erste Lokomotive einer Ellok-Baureihe für den schweren Schnellzugdienst. Mit ihr wollte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) einen attraktiven Reiseverkehr mit einer größeren Höchstgeschwindigkeit als die zu Beginn der 30er Jahre üblichen 100 bis 110 km/h auf ihrem elektrifizierten Streckennetz einrichten. Zu diesem Zweck gab die DRG 1933 bei der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) eine 1'Do 1'-Lokomotive in Auftrag, die fahrzeugtechnisch auf der E 17 und elektrisch auf der E 04 aufbauen sollte. Diese Lokomotiven hatten sich bewährt, und die E 04 09 erreichte bei Versuchsfahrten beachtliche 151,6 km/h. Für die bessere Beobachtung der Strecke und Signale sollte der Lokomotivführer durch eine motorbetriebene Schaltwerksteuerung weitgehend von manueller Tätigkeit während des Fahrbetriebes entlastet werden. Das Betriebsprogramm sah bei 150 km/h Höchstgeschwindigkeit die Beförderung von 700-t-Schnellzügen in der Waagerechten mit 140 km/h vor.

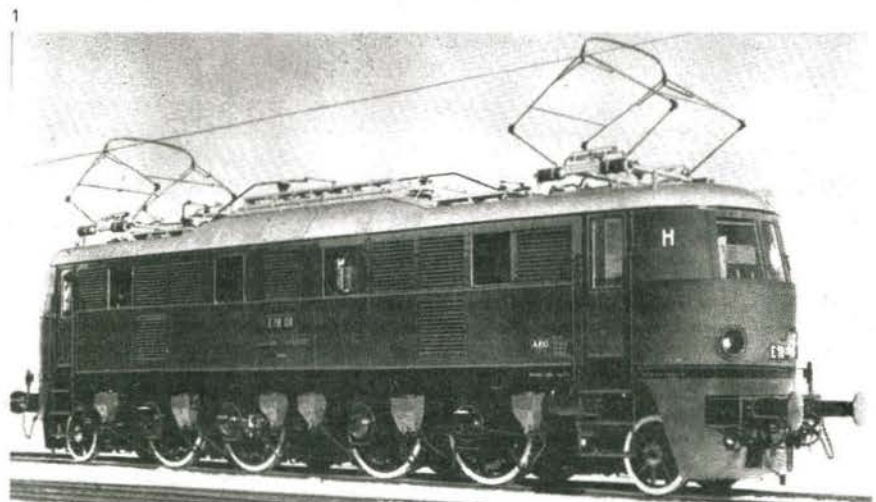
Mit der E 18 01 fanden bis zu ihrer Abnahme im RAW München-Freimann am 26. Juli 1935 umfangreiche Versuchsfahrten statt. Bei Schnellfahrten sollte die Lokomotive bis zu 10 % über ihre

konstruktive Höchstgeschwindigkeit ausgefahren werden. Am 17. Juni 1935 beschleunigte die E 18 01 auf der Strecke München-Stuttgart bei Nannhofen einen 392-t-Zug aus dem Stillstand auf einer leichten Gefällestrasse (460:1) in 129 s auf 120 km/h und in 243 s sowie 7 km Fahrstrecke auf 165 km/h. Die dabei erreichte durchschnittliche Beschleunigung betrug $0,188 \text{ m/s}^2$ und bis 120 km/h $0,258 \text{ m/s}^2$, wobei die Lok kurzzeitig eine Anfahrleistung von 6 000 PS = 4 413 kW entwickelte. Die Rampe Geislingen - Amstetten (1:44) wurde mit 72 km/h bei ei-

einen 735,7-t-Zug mit durchschnittlich 92,7 km/h und in Gegenrichtung mit 94,5 km/h, bei einer maximalen Leistung von 4 740 bzw. 4 480 kW. Die Meßfahrten zeigten, daß die E 18 den gestellten Anforderungen gerecht wurde. In Würdigung dieser Leistungen wurde die auf der Pariser Weltausstellung 1937 vorgestellte E 18 22 als damals leistungsfähigste elektrische Einrahmenlokomotive mit drei Grand Prix

1 E 18 08 im Anlieferungszustand 1936

2 E 18 28 nach ihrer Indienstellung 1937 im Bw Leipzig Hbf West



ner maximalen Leistungsaufnahme von 3 070 kW und die Rampe Ulm - Jungingen (1:70) mit 110 km/h befahren. Die Leistungsaufnahme betrug dabei 4 220 kW.

Im März 1936 fanden mit der am 15. Februar in Dienst gestellten E 18 07 Leistungsmeßfahrten statt. Dabei beförderte die Lokomotive auf der Strecke München-Stuttgart u. a. einen Zug von 792,7 t Gesamtmasse mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 88,7 km/h und entwickelte eine durchschnittliche Leistung von 2 160 kW, maximal sogar 4 530 kW. Auf der Strecke München-Nürnberg beförderte sie

(Gesamtaufbau und Leistungsfähigkeit, Führerstand und Fahrmotor) sowie einem Ehrendiplom für den geschweißten massigünstigen Hauptrahmen ausgezeichnet. Im normalen Schnellzugdienst beförderten die Lokomotiven 935-t-Züge in der Waagerechten mit 140 km/h, 990-t-Züge bei 5 ‰ Steigung und 600-t-Züge bei 10 ‰ Steigung mit 100 km/h sowie 360-t-Züge bei 20 ‰ Steigung mit 75 km/h.

Die E 18 bei der DRG

Bis zum Ende des Jahres 1935 wurden beim Bw München Hbf die E 18 01 bis E 18 03 in Dienst gestellt. Die E 18 02 er-

Tabelle 1 Indienststellung und Verbleib der E 18

E 18	Fabrik-Nr.	Bau-jahr	Anliefe-rung	Abnahme	erstes Bw	letztes Bw	Z-Stel-lung	Ausmuste-rung
01	4850	1935	11. 05. 35	26. 07. 35	MH	MH	03. 01. 45	01. 07. 46
02	4851	1935		06. 11. 35	MH	Wür	23. 07. 84	31. 07. 84 ¹
03	4876	1935	13. 10. 35	17. 10. 35	MH	Wür	23. 07. 84	31. 07. 84 ^{1,2}
04	4877	1935	05. 12. 35	12. 35	Stg	Stg	23. 11. 43	10. 11. 44 ³
05	4898	1935	20. 01. 36	25. 01. 36	MH	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
06	4899	1935	28. 01. 36	29. 02. 36	MH	Wür	05. 05. 83	31. 08. 83
07	4900	1935	15. 02. 36	15. 02. 36	MH	MH	11. 44	17. 11. 45 ⁴
08	4901	1935	25. 02. 36	29. 02. 36	MH	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84 ¹
09	4902	1935	13. 03. 36	16. 03. 36	MH	Salz	04. 43	20. 06. 43
10	4903	1936	28. 03. 36	28. 03. 36	Hbg	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84
11	4904	1936	30. 03. 36	02. 04. 36	Hbg	Wür	25. 07. 77	27. 10. 77
12	4905	1936	01. 04. 36	09. 04. 36	Hbg	Wür	03. 06. 84	31. 07. 84
13	4906	1936	15. 04. 36	11. 07. 36	Hbg	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84 ⁵
14	4907	1936	30. 04. 36	09. 05. 36	Hbg	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
15	4908	1936		05. 36	Hbg	Hbg	44	12. 44 ⁶
16	4909	1936	10. 06. 36	10. 06. 36	Hbg	Wür	29. 05. 83	29. 02. 84
17	4910	1936	30. 06. 36	04. 07. 36	Hbg	Wür	28. 06. 77	27. 10. 77
18	4936	1936	06. 08. 36	20. 08. 36	MH	Wür	21. 07. 76	18. 10. 76
19	4937	1936	10. 09. 36	16. 09. 36	MH			
20	4938	1936	29. 09. 36	02. 10. 36	MH	Wür	03. 06. 84	31. 07. 84
21	4939	1936	13. 10. 36	15. 10. 36	MH	Wür	10. 11. 80	29. 05. 81
22	4940	1936	11. 12. 36	15. 12. 36	MH	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
23	4941	1936	08. 12. 36	22. 12. 36	MH	MH	10. 03. 43	10. 04. 43 ⁷
24	4942	1936		18. 10. 36	Stg	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84
25	4943	1936	17. 08. 36	18. 08. 36	LeW	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
26	4944	1936	08. 09. 36	08. 12. 36	LeW	Wür	05. 05. 83	31. 08. 83
27	4945	1936	26. 10. 36	28. 10. 36	LeW	Wür	19. 01. 82	24. 06. 82
28	4946	1937	01. 03. 37	12. 03. 37	LeW	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
29	4947	1937	05. 05. 37	08. 05. 37	LeW	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84
30	5002	1937	22. 11. 37	03. 12. 37	Au	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84 ⁸
31	5003	1937	12. 11. 37	18. 11. 37	LeW			⁹
32	5004	1937	20. 12. 37	20. 12. 37	Stg	Wür	29. 12. 82	29. 02. 84
33	5005	1937	05. 11. 37	14. 12. 37	Au	MH	10. 03. 43	10. 04. 43 ⁷
34	5006	1937	02. 38	27. 02. 38	LeW	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
35	5007	1937	06. 03. 38	09. 03. 38	Stg	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83
36	5027	1938	05. 38	01. 06. 38	NH	Wür	25. 02. 82	24. 06. 82
37	5028	1938	28. 06. 38	30. 06. 38	NH	Wür	11. 02. 83	31. 08. 83
38	5029	1938	08. 07. 38	19. 07. 38	NH	Wür	01. 04. 78	26. 10. 78 ¹⁰
39	5030	1938	08. 38	21. 08. 38	NH	Wür	22. 07. 84	31. 07. 84
40	5031	1938	09. 38	09. 38	NH	NH	04. 45	06. 11. 61 ¹¹
41	5032	1938	20. 10. 38	25. 10. 38	HI	Wür	29. 05. 83	29. 02. 84
42	5046	1938	03. 10. 38	04. 10. 38	HI			¹²
43	5047	1938	12. 10. 38	15. 10. 38	HI	HP	30. 08. 69	15. 05. 72 ¹³
44	5048	1938	05. 11. 38	09. 11. 38	HI	Wür	10. 02. 83	29. 02. 84
045	5159	1939	18. 07. 39	28. 07. 39	Saa	Wür	26. 09. 83	29. 02. 84
046	5160	1939	24. 07. 39	06. 08. 39	MH	Linz	14. 03. 80	16. 05. 80
047	5161	1939	12. 08. 39	12. 08. 39	NH	Wür	25. 07. 84	31. 07. 84 ¹
048	5162	1939	08. 39	23. 08. 39	Saa	Wür	23. 07. 84	31. 07. 84
049	5163	1939	09. 09. 39	21. 09. 39	Reg	Wür	07. 02. 81	29. 05. 81 ¹⁴
050	5234	1939	10. 10. 39	13. 10. 39	Reg	Wür	25. 09. 83	29. 02. 84
051	5235	1939	19. 10. 39	02. 11. 39	Au	Wür	03. 06. 84	31. 07. 84
052	5236	1939	24. 11. 39	11. 39	Au	MH	10. 03. 43	10. 04. 43 ⁷
053	5237	1939		07. 01. 40	Stg	Wür	14. 01. 83	31. 07. 84
054	7248	1954 ¹⁵	13. 12. 54	26. 01. 55	MH	Wür	23. 07. 84	31. 07. 84 ¹
055	7249	1954 ¹⁶	07. 03. 55	05. 04. 55	MH	Wür	29. 05. 83	30. 11. 83

Abkürzungen

Au – Augsburg, HI – Halle (Saale) (bis 1944), HP – Halle P, Hbg – Hirschberg (Schl.), heute Jelena Góra (VRP), LeW – Leipzig Hbf West, MH – München Hbf, NH – Nürnberg Hbf, Reg – Regensburg, Saa – Saalfeld (Saale), Salz – Salzburg, Stg – Stuttgart, Wür – Würzburg

Fußnoten

- 1 DB-Museumslokomotive
- 2 nach Bombenschaden am 21. 2. 1944 erstmals Z- gestellt; am 22. 2. 1944 und am 7. 4. 1948 ausgemustert, Wiederaufbau 16. 1. 1951 bis 10. 12. 1951 bei Krauss-Maffei.
- 3 Bombenschaden am 22. 11. 1943 bei Luftangriff auf Stuttgart, Anfang 1945 als Ersatzteilspender zur AEG nach Hennigsdorf überführt.
- 4 Z- gestellt nach Unfall November 1944 bei Landwid
- 5 Erste Abnahme am 19. 4. 1936, wegen Mängel zweite Abnahme
- 6 nach Unfall im Bahnhof Lichtenau am Unfallort zerlegt
- 7 Bombenschaden bei Nachtangriff RAF am 9. und 10. 3. 1943 auf München, 1944/45 als Ersatzteilspender bzw. zur Reparatur nach Hennigsdorf zur AEG überführt.
- 8 Erste Abnahme 26. 10. 1937, wegen Mängel zweite Abnahme
- 9 DR-Eisenbahnmuseumfahrzeug
- 10 November 44 Z- gestellt, Wiederaufbau 23. 1. 1950 bis 11. 12. 1950 bei Krauss-Maffei. Für 10. 12. 1945 vorgesehene Ausmusterung erfolgte nicht.
- 11 April 1945 an AEG Hennigsdorf zur Reparatur überführt, Reste als 18 43 von DR am 6. 11. 1961 ausgemustert. 12 ab 3. 2. 1954 ÖBB 1118.01
- 13 April 1945 an AEG Hennigsdorf zur Reparatur, von DR als E 18 40 wieder in Dienst gestellt und ausgemustert nach Unfall im Bf Großkorbetha am 29. 8. 1969
- 14 Unfall 6. 2. 1981 bei Esslingen
- 15 AEG-Fabrik-Nr. Krupp-Fabrik-Nr. 2814/1954
- 16 AEG-Fabrik-Nr. Krupp-Fabrik-Nr. 2815/1954

hielt kurze Zeit danach das Bw Stuttgart-Rosenstein, bei dem sich seit Dezember 1935 bereits die E 18 04 befand. Zum 100jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen war die E 18 02 auf der Fahrzeugausstellung damals in der neuen Eilgut-Umladehalle des Nürnberger Rangierbahnhofs ausgestellt. Ab Sommerfahrplan 1936 begann dann mit den E 18 01 bis E 18 09 der planmäßige E 18-Einsatz auf der Strecke München-Stuttgart. Zuvor fanden vorwiegend Schulungs- und Probefahrten statt.

Bis zum Beginn des zweiten Weltkriegs bestellte die DRG 92 E 18. Die Beschaffung weiterer Lokomotiven dieser Baureihe war geplant. Durch den Vorrang der Kriegs- und Rüstungsproduktion wurden aber nur 53 Lokomotiven geliefert, von denen die letzte, E 18 053, am 8. Januar 1940 das Bw Stuttgart erhielt. Aber der 45. Lokomotive war der bis dahin zweistelligen Ordnungsnummer eine Null vorgesetzt worden. Ein bereits im Oktober 1937 mit der E 18 37 erprobter Fahrmotor mit Aluminium-Ständerwicklung eignete sich nicht infolge zu hoher Erwärmung. Daraufhin kam es zu keinem weiteren „Heimstoffeinsatz“ bei den E 18.

Haupteinsatzgebiet der Lokomotiven wurden die Strecken München-Stuttgart, Nürnberg-Saalfeld (Saale)-Leipzig, Leipzig-Magdeburg über Halle (Saale) und Dessau, Salzburg-Attnang-Puchheim (Österreich) und Breslau (heute Wrocław, VRP)-Görlitz. Die größte Anzahl der Lokomotiven kam in süddeutsche Bw. Das Bw Hirschberg (heute Jelena Góra, VRP) erhielt 1936 acht Lokomotiven, und die Bw Leipzig Hbf West und Halle (Saale) bekamen elf E 18. Im Frühjahr 1939 wurden für den Schnellzugdienst zwischen Nürnberg und Saalfeld (Saale) auch E 18 im Bw Saalfeld (Saale) beheimatet. Eine Übersicht über die Indienststellungen der E 18 und den Verbleib enthält Tabelle 1. Aus Tabelle 2 sind die Stationierungen der Lokomotiven in den Bahnbetriebswerken ersichtlich.

Die Augsburger und Saalfelder E 18 kamen 1942 nach München und Nürnberg. Die BW Leipzig Hbf West und Halle (Saale) gaben fünf E 18 in den Jahren 1943/44 im Tausch gegen E 04 nach Nürnberg, Regensburg (3) und Stuttgart ab. Im Bw Salzburg befand sich seit April 1943 die E 18 046. Es erhielt vom Bw Halle (Saale) im Mai 1944 noch die E 18 42. Beide Lokomotiven wurden dort mit den E 18 201 bis E 18 208 vorrangig auf den Strecken nach Wörgl/Innsbruck, Attnang-Puchheim und Spittal a. d. Drau eingesetzt. Die Hirschberger E 18 10 bis E 18 14 sowie die E 18 16

und E 18 17 kamen Anfang März 1945 über Prag nach Bayern. Dort hatte der von einer Lokomotive der Baureihe 44 beförderte Lokzug wegen eines Schadens an der Dampflokomotive einige Tage Aufenthalt. Die teilweise nur lauffähigen E 18 kamen nach München und Nürnberg.

Am Kriegsende 1945 waren von den 53 E 18 nur noch 24 (45 %) betriebsfähig und 22 beschädigt abgestellt, davon die E 18 01 und E 18 03 so schwer, daß sie im Juli 1946 bzw. April 1948 ausgemustert werden mußten. Bereits ausgemustert waren infolge schwerer Bombenschäden, die sie bei den anglo-amerikanischen Luftangriffen auf München (am 9. sowie 10. März 1943) und Stuttgart (am 22. November 1943) erhalten hatten, die E 18 04, E 18 09, E 18 23, E 18 33 und E 18 052 sowie infolge Unfallschadens die E 18 15. Die ebenfalls durch einen Unfall beschädigte E 18 07 wurde im November 1945 ausgemustert.

Die E 18 bei der DB und den ÖBB

Nach 1945 verblieben im Bereich der heutigen Deutschen Bundesbahn (DB) 36 E 18, davon 16 betriebsfähig und im Bereich der heutigen Deutschen Reichsbahn (DR) neun E 18, davon drei betriebsfähig. Bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) verblieben die E 18 42, spätere 1118.01, und die E 18 046, spätere 1018 101. Letztere war seit dem 15. Februar 1945 mit Bombenschaden abgestellt und wurde vom 4. September 1950 bis 15. November 1952 in der Hauptwerkstatt Linz wieder aufgebaut. Dabei bekam sie bei unverändertem Fahrzeugteil eine elektrische Ausrüstung mit Teilen der ausgemusterten E 18 206. Gegen Ende der 60er Jahre bauten die ÖBB beide ehemaligen E 18 um. Sie erhielten zwei große in Gummi gefaßte Stirnfenster, und die unteren Lüftungsöffnungen in den Seitenwänden wurden entfernt. Für zwei Maschinenraumfenster wurden Lüftungsgitter eingebaut. Am 16. Mai 1980 ist die 1018.101 ausgemustert worden. Im Jahre 1953 erhielt die DB von der DR die E 18 24, E 18 28, E 18 34, E 18 44 und E 18 048. Weiterhin ließ sie mit vorhandenen Großteilen durch Krupp (Fahrzeugteil) und die AEG (elektrische Ausrüstung) noch die Lokomotiven E 18 054 und E 18 055 bauen, die 1955 das Bw München Hbf erhielt. Die E 18 der DB verblieben ständig im süddeutschen Raum. Ihr Einsatzgebiet erstreckte sich auf nahezu alle elektrifizierten Strecken zwischen Salzburg, Passau, Kufstein, Ludwigstadt, Kassel und Stuttgart. Ab Mitte der 50er Jahre

kamen sie bis nach Mühlacker und Heidelberg sowie in den letzten Jahren bis Ludwigshafen. Im Jahre 1958 endete die E 18-Stationierung beim Bw Stuttgart. Das Bw Augsburg hatte bereits 1950 seine E 18 abgegeben. Durch die zunehmende Indienststellung neuer Lokomotiven der Baureihe E 10.1 wurden zwischen 1962 und 1966 die Münchner E 18 nach Freilassing abgegeben. Zum Sommerfahrplan 1974 konzentrierte die DB dann ihre seit dem 1. Januar 1968 als Baureihe 118 bezeichneten 41 Lokomotiven beim Bw Würzburg.

Der längste E 18-Durchlauf der DB er-

3



folgte ab 1965 von Würzburg bis nach Wien, und ab 1970 fuhren sie bis nach Innsbruck. Anfangs von dort bis zum Brenner gefahrene Züge wurden wieder weggelassen, weil Laufwerkschäden bei den 118 auftraten. Mit Sonderzügen gelangten E 18/118 der DB ab Mitte der 60er Jahre auch bis nach Köln und Hannover. Mit täglich 968 km erreichten die DB-Lokomotiven zu Beginn der sechziger Jahre ihre höchsten Laufleistungen. Die Indienststellung neuer Lokomotiven der Baureihe 111 führte in den letzten Jahren zur Reduzierung des Einsatzes der 118. Die Ende 1982 noch vorhandenen 33 Lokomotiven wurden bis Juli 1984 ausgemustert.

Die E 18 bei der Deutschen Reichsbahn

Die Lokomotiven und Ausrüstungen der bis März 1946 von der DR elektrisch betriebenen mitteleuropäischen sowie der schlesischen Strecken erhielt die DDR 1952/53 von der UdSSR zurück. Unter den Lokomotiven befanden sich die E 18 24, E 18 28, E 18 34, E 18 44 und E 18 048, die im Herbst 1953 die DB von der DR erhielt. Außer diesen fünf E 18 befanden sich in der DDR noch die Schadlokomotiven E 18 04, E 18 19, E

18 23, E 18 31, E 18 40 und E 18 43.

Diese Lokomotiven bzw. deren Reste waren am Kriegsende zur Reparatur bzw. als Ersatzteillieferer in der AEG-Lokomotivfabrik in Hennigsdorf, dem heutigen VEB Kombinat LEW. Sie stan-

3 E 18 31 nach einer Instandsetzung am 10. 10. 1961 im Raw Dessau mit einem Versuchsstromabnehmer, Vorläufer des RBS 58

4 E 18 40 fertiggestellt nach ihrem Wiederaufbau am 30. 9. 1960 im Raw Dessau

Fotos: Werkfoto AEG, Sammlung Verfasser (1); Rbd Halle, Sammlung Verfasser (2); K. Leyer, Leipzig (3 und 4)

den seit 1946 in Velten bei Berlin, teils in einem Triebwagenschuppen, teils im Freien abgestellt. Im Herbst 1953 wurden diese Loks lauffähig hergerichtet und gegen Jahresende zum Raw Dessau transportiert. Mit der Ausdehnung des am 1. September 1955 bei der DDR eröffneten elektrischen Zugbetriebes über die Strecke Halle (Saale)–Köthen hinaus nach Magdeburg und Leipzig–Dessau entstand Bedarf für schwere Schnellzuglokomotiven. Als erste E 18 wurde im Raw Dessau die E 18 31 wieder hergestellt und ab 30. Mai 1958 beim Bw Leipzig Hbf West stationiert. Am 9. Juni 1958 beförderte die Lokomotive den Sonderzug zur Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes zwischen Dessau und Leipzig. Wegen der besseren Einsatzmöglichkeiten und für Versuchsfahrten der damaligen Fahrzeug-Versuchsanstalt in Halle (Saale) (FVA), heute Institut für Eisenbahnwesen (IfE), kam die E 18 31 am 24. Juli 1958 zum Bw Halle P, wo sie heute noch beheimatet ist.

Am 31. Juli 1959 erhielt das Bw Leipzig Hbf West die E 18 19, die zweite im Raw Dessau wieder instand gesetzte Lokomotive dieser Baureihe. Sie wurde mit

den E 17 123 und E 17 124 sowie der E 04 01 im Plandienst zwischen Leipzig und Magdeburg eingesetzt. Am 15. Januar 1962 fuhr sie den Eröffnungszug für den elektrischen Zugbetrieb von Leipzig nach Altenburg. Am 30. September 1960 war die E 18 40 als dritte Lokomotive im Raw Dessau fertiggestellt. Sie wurde aus vorhandenen Teilen der Schadlokomotiven E 18 04, E 18 23, E 18 40 und E 18 43 aufgebaut und als E 18 40 bezeichnet. Aufgrund der verwendeten Bauteile hätten sie eigentlich die Betriebsnummer E 18 43 erhalten müssen. Die Lokomotive kam ab

lais an die Reibungsgrenze gefahren werden kann und ist wahlweise anwendbar. Im Mai 1969 war die E 18 19 als erste fertiggestellt. Ihr folgte im August die E 18 40.

Anlässlich einer Probefahrt am 29. August 1969 wurde die E 18 40 bei einem Auffahrunfall schwer beschädigt und 1972 ausgemustert. Im Juni 1970 war dann unter Verwendung von Teilen der E 18 40 der Umbau der E 18 31 beendet. Die seit dem 1. Juli 1970 als 218 019 und 218 031 bezeichneten Lokomotiven sind im Bw Halle P beheimatet und weiterhin für Versuchsfahrten

motivkasten, einige auch die olivgrüne Farbe der US-Army, wie z. B. die E 18 20. Die E 18 35 kam 1952 als erste DB-E 18 mit blauem Lokomotivkasten aus dem Ausbesserungswerk. Diesen Anstrich erhielten bis auf die E 18 28 alle E 18/118 der DB. Ab 1975 bekamen die 118 013, 118 028 und 118 049 einen türkis-beigen Lokomotivkastenanstich. Die DR-Lokomotiven wurden mit grauem Dach, grünem Lokomotivkasten, schwarzem Hauptrahmen und Laufwerk wieder in Dienst gestellt. Ab Mitte der 60er Jahre wurden Laufwerk und Hauptrahmen rot lackiert. Im Dezember 1983 verließ die 218 019 das Raw Dessau nach einer Instandsetzung mit einem wesentlich helleren, chromoxydgrünen Lokomotivkasten und schwarzen Zierstreifen.

Die Laufeigenschaften der Lokomotiven in der Geraden waren gut, während der Bogenlauf abhängig von Last und Geschwindigkeit weniger befriedigte. Die Reibung zwischen den Federtöpfen und Druckplatten des Antriebs erschwerte das Seitenspiel der Treibachsen und verursachte einen ruckartigen Bogenlauf. Gute Pflege und Wartung durch das Personal und eine exakte Einstellung der Hohlwellen verbesserten die Laufgüte der Lokomotiven erheblich. Häufige Stationierungswechsel waren deshalb nicht dienlich und brachten immer Startschwierigkeiten im neuen Bw. Der mit der E 18 10 von 1963 bis 1967 von der DB erprobte Einbau von Gummi-Parabelfedern statt der Federtöpfe brachte eine nicht erwartete Verbesserung des Bogenlaufs. Bereits 1952/53 versuchte die DB durch Anwendung von Beuginothebeln und damit Einbeziehung der mittleren Treibradsätze in die Führung des Fahrzeugs die Bogenlaufeigenschaften zu verbessern. Die Versuche mit der E 18 30 brachten jedoch nicht das erwartete Ergebnis, und die DB rüstete anschließend ihre E 18 mit einer De Limon – Spurkranzschmierung aus. Versuchsweise hatten ab 1940/41 bereits einige E 18 eine Spurkranzschmierung, besonders die auf der kurvenreichen Strecke Nürnberg – Saalfeld (Saale) eingesetzten wie u. a. die E 18 045.

Wegen Eisablagerungen und zu starker Erwärmung der vorauslaufenden Laufachse erfolgte ab 1943 der Abbau der Stirnschürzen unter den Pufferträgern. Die Treibräder neigten, wahrscheinlich durch den Antrieb bedingt, zu Speichenrissen. Das veranlaßte die DB, ihre E 18 in den 50er Jahren mit neuen Treibrädern, deren Speichen einen U-förmigen Querschnitt hatten, auszurüsten. Bis auf die E 18 27/118 027 erhielten alle

4



7. Januar 1961 beim Bw Leipzig Hbf West zum planmäßigen Einsatz. Ab Mai 1963 erweiterte sich das Einsatzgebiet der Leipziger E 18 bis nach Zwickau und Reichenbach (V.), ab 1967 bis Erfurt und ab 1970 bis nach Dresden.

Im Jahre 1966 bereitete die DR den Umbau von zwei E 18 für 180 km/h Höchstgeschwindigkeit als Ersatz für die im Versuchseinsatz verwendeten Dampflokomotiven 18 201 und 18 314 vor. Dazu wurden alle drei E 18 der DR im Bw Halle P stationiert. Der Umbau erstreckte sich im wesentlichen auf eine Änderung der Großräder, Hohlwellen und des Federtopftriebes, die erneuert wurden. Die Tauschbarkeit der Fahrmotoren mit denen der E 04 blieb trotz Änderung des Getriebeschuttkastens und der Kühlluftführung erhalten. Auf den Einbau einer Zusatzbremse wurde verzichtet und für den vorgesehenen Versuchsbetrieb mit 180 km/h ein längerer Bremsweg in Kauf genommen. Zur Entlastung des Lokomotivführers beim Anfahren und Beschleunigen wurde die Steuerung mit einem Fortschaltrelais ausgerüstet. Es überwacht den Motorstrom beim Aufschalten, so daß ohne Ansprechen der Überstromre-

sowie im Plandienst, seit 1978 nur noch gelegentlich, eingesetzt. Die Lokomotiven mit ihrem durch den windschnittigen Lokomotivkasten gefälligen Aussehen erfreuen sich bei Eisenbahnern, Reisenden und in den letzten Jahren zunehmend auch bei den Eisenbahnfans großer Beliebtheit.

Aus diesem Grunde werden einige der E 18 als betriebsfähige Museumslokomotiven der Nachwelt erhalten, bei der DR die 218 031, die sich noch im Betriebsdienst befindet, und bei der DB die 118 002, 118 003, 118 008, 118 047 und 118 054.

Veränderungen und Verbesserungen

In den 50 Betriebsjahren der Lokomotiven kam es zu einer Reihe von Änderungen an Teilen der elektrischen Ausrüstung, des Fahrzeugteils und des Antriebs. Auch der Anstrich der Lokomotiven wurde mehrfach verändert. Bei Lieferung hatten die E 18 einen graugrünen Lokomotivkasten, hellgraues Dach, schwarze Pufferträger und rote Radsterne. Der Hauptrahmen war außen schwarz und innen rot. Bei der DB erhielten die E 18 ab 1949 ein silbergraues Dach, chromoxydgrünen Loko-

Tabelle 2 Stationierung der E 18 in den Bw der DRG, DR und DB

Augsburg	E 18 16	11.06.36 – 03.03.45			E 18 25	12.03.43 – 25.05.74	
E 18 02	01.39 – 24.02.39				E 18 26	10.04.43 – 25.05.74	
E 18 05	16.11.47 – 19.08.50			E 18 045	23.03.43 – 06.09.43	E 18 27	27.03.43 – 25.05.74
E 18 30	27.12.37 – 01.11.42				11.09.43 – 23.09.66	E 18 28	25.05.63 – 25.05.74
E 18 33	15.12.37 – 01.11.42			E 18 046	07.08.39 – 23.08.39	E 18 049	22.09.39 – 25.05.74
E 18 37	02.04.47 – 14.05.50			E 18 051	02.11.42 – 13.11.47	E 18 050	14.10.39 – 09.10.53
E 18 051	04.11.39 – 01.11.42			E 18 052	02.11.42 – 10.03.43		27.02.58 – 25.05.74
	14.11.47 – 30.06.50			E 18 054	29.01.55 – 23.09.66	E 18 051	01.07.50 – 25.05.74
E 18 052	11.39 – 01.11.42			E 18 055	06.04.55 – 23.09.66	E 18 053	16.10.58 – 25.05.74
Freilassing				Nürnberg Hbf		Saalfeld (Saale)	
E 18 02	23.05.62 – 25.05.74			E 18 10	25.10.48 – 18.08.50 (Z)	E 18 21	08.05.39 – 23.08.39
E 18 06	27.05.62 – 25.05.74			E 18 11	08.04.45 – 17.05.53	E 18 41	05.05.39 – 28.06.40
E 18 08	27.05.62 – 25.05.74			E 18 12	10.05.58 – 21.05.61	E 18 43	24.09.40 – 31.10.42
E 18 10	24.09.66 – 25.05.74			E 18 13	05.03.45 – 17.11.54	E 18 44	05.05.39 – 28.06.40
E 18 12	03.10.64 – 25.05.74				06.02.55 – 08.06.64	E 18 045	28.07.39 – 31.10.42
E 18 13	09.06.64 – 25.05.74			E 18 24	38 – 11.12.38	E 18 046	24.08.39 – 20.11.42
E 18 14	27.05.62 – 25.05.74				22.04.39 – 04.45	E 18 048	24.08.39 – 12.40
E 18 16	22.05.62 – 25.05.74			E 18 28	04.02.58 – 24.05.63		
E 18 17	26.05.62 – 25.05.74			E 18 29	12.06.44 – 25.05.74		
E 18 18	26.05.62 – 25.05.74			E 18 32	08.04.59 – 25.05.74	Salzburg (1938 – 1945 DR)	
E 18 20	24.09.66 – 25.05.74			E 18 34	25.01.58 – 25.05.74	E 18 09	25.02.43 – 04.43
E 18 21	23.05.62 – 25.05.74			E 18 35	25.01.58 – 25.05.74	E 18 42	12.05.44 – 02.02.54
E 18 22	24.09.66 – 25.05.74			E 18 36	02.06.38 – 25.05.74	E 18 046	03.04.43 – 14.02.45
E 18 24	24.09.66 – 25.05.74			E 18 37	01.07.38 – 31.10.43		
E 18 30	24.09.66 – 25.05.74				12.01.44 – 19.04.47	Stuttgart	
E 18 045	24.09.66 – 25.05.74			E 18 38	20.07.38 – 18.08.44	E 18 02	11.35 – 04.36
E 18 048	26.05.70 – 25.05.74				01.01.46 – 11.12.50 (Z)	E 18 03	04.04.36 – 21.04.44
E 18 054	24.09.66 – 25.05.74			E 18 39	22.08.38 – 23.05.74		15.12.51 – 28.10.58
E 18 055	24.09.66 – 25.05.74			E 18 40'	09.38 – 04.45	E 18 04	12.35 – 22.11.43
				E 18 41	09.02.58 – 25.05.74	E 18 10	19.08.50 – 30.10.58
				E 18 44	28.09.54 – 25.05.74	E 18 11	18.05.53 – 01.10.58
				E 18 045	01.11.42 – 22.03.43	E 18 24	18.10.36 – 38
				E 18 046	30.11.42 – 02.04.43		20.03.54 – 15.07.58
				E 18 047	13.08.39 – 25.05.74	E 18 28	20.11.53 – 03.02.58
				E 18 048	12.40 – 04.45	E 18 32	21.12.37 – 07.04.59
					25.03.58 – 25.05.70	E 18 34	18.12.53 – 24.01.58
						E 18 35	10.03.38 – 24.01.58
						E 18 41	16.06.44 – 08.02.58
						E 18 048	30.04.54 – 24.03.58
						E 18 050	10.10.53 – 26.02.58
						E 18 053	08.01.40 – 15.10.58
				Pressig-Rothkirchen		Würzburg	
				E 18 10	10.03.45 – 02.10.46 (Z)	E 18 13	18.11.54 – 05.02.55
				E 18 11	05.03.45 – 07.04.45	alle 118 der DB ab 26.05.74 bis zu ihrer Ausmusterung	
				E 18 12	05.03.45 – 04.04.46 (Z)		
				E 18 38	04.45 – 06.45 (Z)		
				Regensburg			
				E 18 03	29.10.58 – 25.05.74		
				E 18 05	20.08.50 – 25.05.74		
				E 18 10	31.10.58 – 28.05.60		
				E 18 11	02.10.58 – 25.05.74		
				E 18 22	25.01.47 – 12.05.47		

¹⁾ nur buchungsmäßig zugeordnet

DB-E 18 neue, kleinere vorausgesetzte Stirnlampen, die das Aussehen der Lokomotiven nicht verbesserten und im Volksmund als „Froschaugen“ bezeichnet werden. Die DR rüstete ihre E 18 ab 1963 mit einer kleinen seitlichen Windschutzscheibe vor dem Türfenster auf der Lokführerseite aus. Für den Einbau einer Mittelpufferkupplung erhielten einige DB-Lokomotiven, u. a. die 118 026 vorgesezte Puffertäger, und die DR erprobte eine solche Kupplung kurzzeitig an der E 18 31.

Die DRG testete 1937 mit den E 18 30 und E 18 33 die induktive Zugsicherung (INDUSI), System VES und mit der E 18 32 das System Lorenz. Die E 18 34

bis E 18 053 erhielten daraufhin teilweise bei Lieferung eine INDUSI-Ausrüstung. Alle INDUSI-Einrichtungen wurden 1945/46 ausgebaut, weil die Streckenausrüstung kriegsbedingt zerstört oder ausgebaut war. Die DB-E 18 erhielten ab 1955 wieder INDUSI-Einrichtungen, System J 54. Für den Anbau der Magneten wurden die mittleren Sandkästen der Lokomotiven entfernt. Die Sicherheitsfahrerschaltung (SIFA) war bei den E 18, wie bei allen Elok der DRG, wegeabhängig. Die DR und DB rüsteten in den 60er Jahren ihre E 18 mit einem Zeitrelais aus, so daß die SIFA wege- und zeitabhängig arbeitete.

Bei Lieferung hatten die E 18 Stromab-

nehmer der Bauart HISE für hohe Geschwindigkeiten mit Federkolbenantrieb. Nach 1945 wurden bei den DB-E 18 auch Stromabnehmer HISE 7 und SBS 39 mit Drehisolator verwendet. Mit der E 18 18 erprobte die DB Vorläufer ihres neuen DBS 54 und den SBS 39 mit Dozler-Doppelwippe. Mit letzterem wurden ab 1960 alle DB-E 18 ausgerüstet. Die 118 021 erhielt 1971 die DB-Neubau-Stromabnehmer DBS 54a. Die DR rüstete ihre E 18 ab 1963 mit dem Neubau-Stromabnehmer RBS 58 mit Doppelwippe aus und erprobte zuvor einige Baumuster dazu mit der E 18 31 sowie 1967 einen Einholm-Versuchstromabnehmer.