

E18

und E19

Konrad Koschinski

Schnellzugloks der Stromlinienära



Mit ÖBB-1018/1118

Epochale **ERFOLGSLOK**

Im Jahr 1906 wurden die ersten zehn Loks der preußischen Gattung P8 ausgeliefert, die seinerzeit mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auch vor Schnellzügen eingesetzt werden konnte. Bis 1930 wurden insgesamt fast 4.000 Exemplare geliefert. Die große Zeit der P8, seit 1925 als Baureihe 38.10 bezeichnet, ging in Deutschland in den 1960er-Jahren zu Ende, nur wenige Exemplare standen Anfang der 1970er-Jahre noch unter Dampf. Die P8 verrichteten ihren Dienst immer sehr zuverlässig und waren auf fast allen Hauptstrecken anzutreffen, weshalb sie auch heute noch bei vielen Eisenbahnfreunden einen guten Ruf haben.

Den beiden von der Deutschen Bundesbahn aus P8 umgebauten und mit einem neuen Kurztennder gekuppelten 78 1001 und 1002 ist ein eigenes Kapitel gewidmet. Beiträge über die P8 im Ausland sowie die erhalten gebliebenen Museumslokomotiven runden die Neuerscheinung ab.

**92 Seiten, Klammerheftung,
über 130 Abbildungen**

Best.-Nr. 541601 | € 12,50

NEU



Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Eisenbahn in Köln
Drehkreuz des Westens –
einst und jetzt
Best.-Nr. 531501 · € 12,50



Traxx-Familie
Best.-Nr. 531502 · € 12,50



Baureihe 24
Technik, Einsatz, Museumsloks
Best.-Nr. 541501 · € 12,50



Eisenbahnstadt Berlin
44 Jahre geteilt –
25 Jahre wiedervereint
Best.-Nr. 541502 · € 12,50



Schleswig-Holstein
Eisenbahn zwischen den Meeren
Best.-Nr. 531601 · € 12,50

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

ZEITLOS ELEGANTE RENNER

Von Design konnte bei deutschen Elektrolokomotiven bis Mitte der 1930er Jahre kaum die Rede sein. Wer sich nicht für ihre Technik interessierte, nahm sie schlicht als eckige, teils mit halbhohen Vorbauten versehene Kästen wahr. Umso mehr imponierte die 1935 erschienene E 18 mit ihrer strömungsgünstig gerundeten Kopfform ähnlich jener der neuen Schnelltriebwagen. Ebenfalls in Abkehr von bisherigen Konventionen im Ellokbau war der Rahmen komplett geschweißt.

Bis 1940 beschaffte die Deutsche Reichsbahn 53 Maschinen der für 150 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegten Baureihe E 18. Acht Exemplare wurden infolge schwerer Kriegs- oder Unfallschäden bis 1946 ausgemustert. Nach Aufarbeitung von in Süddeutschland verbliebenen Schadlokomotiven und von fünf schließlich zu ihr gelangten „Russland-Heimkehrerinnen“ verfügte die Deutsche Bundesbahn über 39 E 18, hinzu kamen die 1954/55 entstandenen E 18 054 und 055. Die Reichsbahn in der DDR nahm von 1958 bis 1960 drei E 18 wieder in Betrieb. Um für den Export bestimmte Reisezugwagen mit sehr hohem Tempo testen zu können, ertüchtigte sie 1969 die E 18 19 und E 18 40^{II} (ursprünglich E 18 43) für 180 km/h, dann 1970 als Ersatz für die verunfallte E 18 40^{II} auch die E 18 31.

Obwohl die E 18 im Plandienst nicht mal ihre betrieblich vorgesehene Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ausfahren durften, hatte die Deutsche Reichsbahn schon bald nach deren Erscheinen auf der durchgehend zu elektrifizierenden

Magistrale München–Nürnberg–Halle–Berlin einen Schnellverkehr mit Spitzentempo 180 angepeilt. Dafür beschaffte sie 1939/40 vier von den E 18 abgeleitete E 19. Die konstruktiv für 225 km/h vorbereiteten „Paradepferde“ übertrumpften deutlich die Leistung der bisher als stärkste Einrahmenlokomotiven der Welt geltenden E 18, zum planmäßigen Einsatz mit 180 km/h kam es aber nie.

Die DB ließ die vier generalüberholten E 19 ebenso wie die E 18 für 140 km/h zu. Bis zum Erscheinen der Serien-E 10 waren die eleganten Renner beider Baureihen auf elektrifizierten Strecken die erste Wahl für den Schnellzugdienst. Bis zum Debüt der E 03 waren sie wohl unangefochten die formschönsten deutschen Elektrolokomotiven. Noch im Intercity-Zeitalter faszinierten sie mit ihrer eben zeitlosen Eleganz, wenngleich die den meisten E 18 der DB und auch der 119 001 anstelle der alten Stirnlampen aufgesetzten „Froschaugen“ die Harmonie störten.

Als allererste E 18 hatte die von den Österreichischen Bundesbahnen übernommene E 18 42 alias 1118.01 schon 1955 hervorstechende Signalleuchten erhalten. Später verpassten die ÖBB ihr und der zur 1018.101 mutierten E 18 046 sowie den als E 18² gelieferten 1018.01 bis 05 und 1018.07 und 08 durch den Einbau von zwei großen Frontfenstern ein neues Gesicht. Selbstverständlich wird in diesem Heft auch die „Austro-Version“ beschrieben. Und gerne zeigen wir blutorange lackierte Loks, zumal es die Bebilderung um eine erfrischend kräftige Farbe bereichert.

Konrad Koschinski

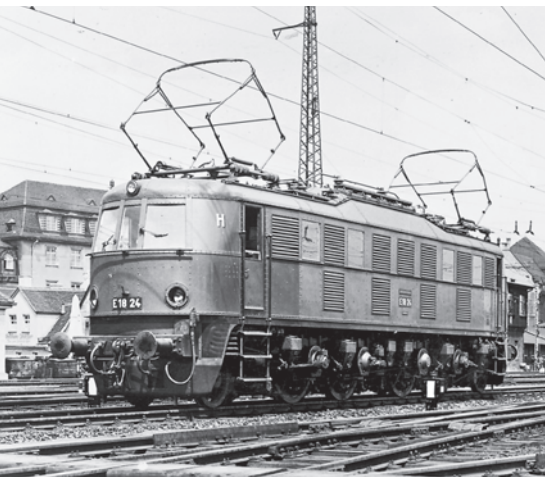
Stets heimisch im Süden

Bis 1955 stieg der E 18-Bestand der Deutschen Bundesbahn auf 41 Exemplare an. Das Haupteinsatzgebiet lag stets in Bayern und Baden-Württemberg, mit einzelnen Leistungen kamen die E 18 aber auch bis nach Köln und Kassel. ➔ Seite 38

Glanzstück der AEG

150 km/h Höchstgeschwindigkeit, ein komplett geschweißter Fahrzeugrahmen und eine Stundenleistung von 4320 PS – das erreichte im Jahr 1935 Aufsehen.

➔ Seite 18



Auf drei Netze verteilt

Die letztgelieferte E 18 053 trat Anfang 1940 ihren Dienst an. Im Herbst 1942 erreichte der Fahrdrabt von Süden her kommend Leipzig, das süddeutsche und das mitteldeutsche Netz waren nun verbunden. ➔ Seite 30



Auf Höchstleistung getrimmt

Für die Bespannung von FD-Zügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h bestellte die Reichsbahn 1938/39 vier Musterloks der Baureihe E 19 in zwei Ausführungen. Die Stundenleistung betrug rund 5500 PS. ➔ Seite 64



Das Reichsbahn-Trio

Ab 1958 kamen in der DDR drei E 18 wieder in Fahrt. Häufig waren sie vor Versuchs- und Messzügen eingesetzt, deshalb wurden sie 1969/70 für Tempo 180 ertüchtigt. Zwei Loks sind erhalten geblieben. ➔ Seite 54

TITELFOTO:
A. Ritz (Röhrmoos, Strecke
Ingolstadt–München,
April 1980)

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
J. Bügel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung,
RBD Nürnberg/Slg. Borbe,
RVM/Slg. Gerhard, Slg. Garn,
H. Scheiba



Editorial	
Zeitlos elegante Renner	3
Galerie	6
Vorgeschichte	
Abkehr vom Stangenantrieb	14
E 18 – Technik	
Glanzstück der AEG	18
E 18 – Einsatz bis 1945	
Auf drei Netze verteilt	30
E 18 – Zeit nach 1945 DB	
Stets heimisch im Süden	38
E 18 – Zeit nach 1945 DR	
Das Reichsbahn-Trio	54
E 18 in ÖSTERREICH	
Austro-Version E 18 ²	58
E 19 – Technik und Einsatz	
Auf Höchstleistung getrimmt	64
Fahrzeugstatistik & Quellen	86
Fachhändler-Adressen	88
Impressum & Vorschau	90





SCHNELLZUG NACH GÖRLITZ

Noch 1982 waren E 18 auf der Strecke München–Regensburg im Schnellzugdienst eingesetzt. Mit dem D 467 von München über Hof–Dresden nach Görlitz rollt die 118 010 am 2. August 1982 an den Bahnsteig in Landshut (Bay) Hbf heran. Foto: K. Koschinski





STÄRKERE SCHWESTER

Die für die Strecke Salzburg–Wien bestellten acht Loks der Baureihe E 18² zeichneten sich durch stärkere Fahrmotoren aus. Die Österreichischen Bundesbahnen lackierten sie in den 1970er Jahren blutorange. 1018 002 mit E 644 in Melk, August 1987.
Foto: A. Tiemann

MIT TEMPO 180 NACH BERLIN

Die vier Musterloks der Baureihe E 19 sollten im regulären Zugdienst 180 km/h erreichen, bei Schnellfahrversuchen sogar 225 km/h. Der Zweite Weltkrieg machte alle diese Pläne zunichte. Die Aufnahme ist im Mai 1975 im Hauptbahnhof Nürnberg entstanden.

Foto:
J. Nelkenbrecher

